JAHRGANG 18
FEBRUAR 1969

2

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2 FEBRUAR 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Ausschnitt der noch nicht ganz fertigen H0-Heimanlage des Zimmermeisters Paul Sperling.

Foto: Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin

Rücktitelbild

Auf der Schmalspurstrecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal fahren auch die 600 PS starken Einheitslokomotiven in Doppeltraktion (99 782 und 99 777 im Haltepunkt Neudorf)

Foto (Juni 1968):
Heinz Winkelmann, Zwickau

In Vorbereitung

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Hirschbach in der Nenngröße H0

Ferien in Schrägenstein (eine Anlagenbeschreibung)

Beleuchtetes Zugschlußsignal Zg 3

Aufruf zum XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1969

Der XVI. Internationale Modellbahnwettbewerb und die Modellbahnausstellung finden in Budapest im September 1969 statt. Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner weiter zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Organe die Modelleisenbahner aller europäischen Länder auf, am XVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb teilzunehmen.

Wettbewerbsbedingungen

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas.

Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende fünf Gruppen von Wettbewerbsmodellen gebildet:

A) Triebfahrzeuge

A.1 Eigenbau (Es dürfen nur Motoren, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)

A.2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)

A.3 Frisuren (Modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Loktyps)

B) Sonstige schienengebundene Fahrzeuge

B.1 Eigenbau (Es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)

B.2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Wagentyp entsteht)

B.3 Frisuren (Modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Wagentyps)

C) Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen

D) Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle

E) Vitrinenmodelle

Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, so wird das betreffende Modell nicht im Wettbewerb bewertet. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos oder dergleichen beizufügen.

III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0, 0 und 1. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen: 1. Teilnehmer bis 16 Jahre, 2. Teilnehmer über 16 Jahre.

b) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird durch die Jury nach den derzeitig in der Ungarischen Volksrepublik gültigen Bewertungstabellen vorgenommen. Die Jury setzt sich aus Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 10. August 1969 an folgende Adresse eingesandt werden: Magyar Közlekedèsi Muzeum, Budapest XIV. Màjus 1 út 26, Ungarn. Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem werden noch folgende Angaben gewünscht: Anschrift, Alter und Beruf (bei Kollektivteilnehmern noch die Anschrift des Kollektivs) sowie die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll.

Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch den Veranstalter getragen wird. Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet Ungarns versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft.

V. Auszeichnungen

Die Auszeichnungen erfolgen in Budapest im September 1969 vor der Eröffnung der Ausstellung. Wir wünschen den Teilnehmern aus allen Ländern Europas einen guten Erfolg und hoffen auf eine rege Teilnahme.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Ungarischer Modelleisenbahn-Verband, Der Zentrale Klub der Modelleisenbahner der ČSSR, Zentrale Kommission für Modellbau LOK, Polen, Redaktion „Der Modelleisenbahner"

Richtlinien für Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik

Für alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR finden in den Reichsbahndirektionsbezirken Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg und Schwerin bezirkliche Ausscheidungen statt. Es gelten hierfür die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für den XVI. Internationalen Wettbewerb. Die Einsendungstermine und die Anschriften zu den bezirklichen Wettbewerben werden noch gesondert bekanntgegeben. Wir weisen darauf hin, daß nur Teilnehmer an den bezirklichen Wettbewerben zum Internationalen Wettbewerb in Budapest zugelassen werden. Die zu den bezirklichen Wettbewerben eingesandten Modelle werden anschließend in einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ort und Zeit der Ausstellung werden noch bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
— Präsidium —

Felhívás a XVI. Nemzetközi Vasútmodellezö Pályázatra

A XVI. Nemzetközi Vasútmodellezö Pályázat és Kiállítás 1969 augusztus-szeptemberben Budapesten kerül megrendezésre.

A pályázaton a következö kategóriákba tartozó modellek vehetnek részt 0, H0, TT és N építési nagyságban:

A — Vonójármüvek motorral
- A1 — saját építés
- A2 — átépítés
- A3 — frizírozott modellek

B — Sínhezkötött jármüvek
- B1 — B2 — B3 mint A alatt

C – Vasúti magasépítmények és mütárgyak

D – Müködö vasúttechnikai modellek

E – Vitrinmodellek

A versenyen ifjúsági (18. életévig) és felnött (18. életévtöl) kategóriában, egyéni és kollektív modellekkel lehet indulni. Minden résztvevö emléklapot, a díjazottak helyezési oklevelet és plakettet kapnak.

A pályázaton csak az illetékes nemzeti vasútmodellezö egyesületeken keresztül lehet résztvenni, melyek elözetes nemzeti versenyen válogatják ki a modelleket.

Magyar pályázók modelljeiket 1969 augusztus 1-ig küldhetik be címünkre.

Magyar Vasútmodellezök és Vasútbarátok Országos Egyesülete Budapest XIV., Május 1 út 26.

Výzva k 16. mezinárodní soutěži železničních modelů

16. mezinárodní mistrovská soutěž spojená s výstavou modelů se koná v srpnu a září 1969 v Budapešti.

Zúčastní se modely velikostí 0 – H0 – TT – N v následujících kategoriích:

A: Vozidla s vlastním pohonem
 A 1 vlastní stavby vyjma motoru a ozubených kol,
 A 2 vlastní stavby s použitím továrních dílů (při čemž musí vzniknout nový model),
 A 3 upravené modely (frizura)

B: Vozidla bez vlastního pohonu ve třídách B 1, B 2 a B 3 jako nahoře.

C: Železniční stavby a příslušenství

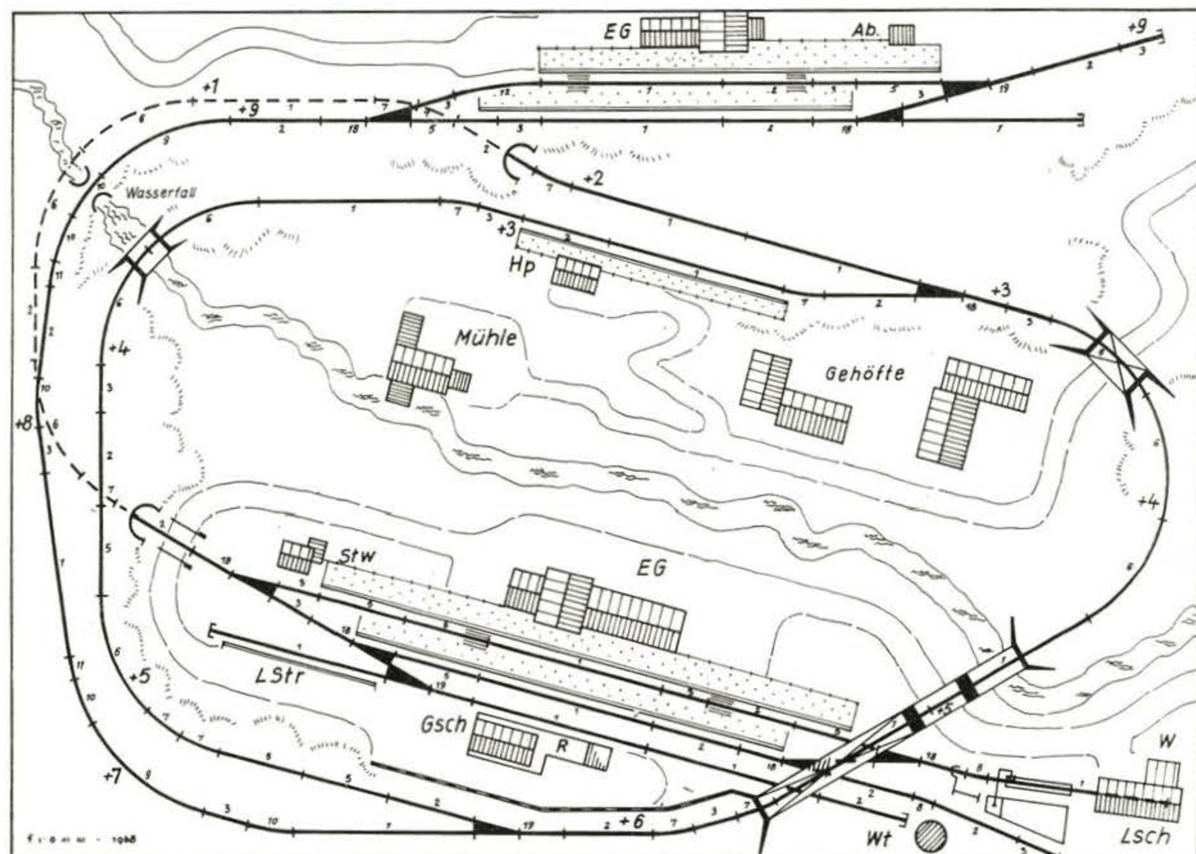
D: Železniční funkční modely

Účastníci se dělí věkem 16. let na seniory a juniory. Obdrží potvrzení o účasti, vítězové diplom a plaketu. Soutěže se mohou zúčastnit jen modely doporučené národními svazy, ostatní jen jako výstavní exponáty. Soutěžní modely musí být doloženy typovými výkresy.

Československý klub železnicních modelářů

PRAHA 1, Národní tř. 25.
Karel Reischl,
předseda.

Gleisplan des Monats



Von Unterschönau nach Oberkalbach

Nenngröße N

Vorbereitung von Modellbahn-Ausstellungen

In der Vorbereitung unserer bisherigen Modellbahn-Ausstellungen, deren letzte hoffentlich allen Modellbahnfreunden in guter Erinnerung ist, hat sich ein Modus herausgebildet, der sicher für andere Gruppen mit nur geringen Abweichungen ebenfalls zutrifft. Aus diesem Grunde möchten wir unsere Erfahrungen gern anderen Arbeitsgemeinschaften vermitteln, zumal die Ostritzer Gruppe als erste in der DDR den Mut hatte, mit Heimanlagen vor die Öffentlichkeit zu treten und der bisherige Erfolg beweist, daß sich die vielen tausend Besucher davon anregen lassen.

Ein Jahr vor der geplanten Ausstellung stellen wir fest, welche Heimanlagen zur Verfügung stehen und treffen eine Auswahl daraus. Dabei sollte eine große Gemeinschaftsanlage ebenfalls gezeigt werden, um die Besucher auf die wesentlich besseren Möglichkeiten in Streckenführung, modellgetreuem Verkehr, Bahnsteiglängen u. a. hinzuweisen. Diese Anlage muß ihrer Größe entsprechend einwandfrei gebaut und darf nicht überladen sein. Schaltung und Verdrahtung sollten übersichtlich sein, damit möglichst alle Freunde zum Bau und zur Bedienung herangezogen werden können und die Störungssuche erleichtert wird.

Für die Heimanlagen, die das Hauptinteresse der Besucher in Anspruch nehmen, gilt der Grundsatz: weniger ist mehr! Durch geduldige Erziehungsarbeit, unterstützt durch den „Modelleisenbahner" ist es nach unserer Meinung gelungen, eine Auswahl von Heimanlagen zu zeigen, die jeden Besucher und viele Modelleisenbahner anregt, die eigene Anlage weiter oder besser auszubauen mit den in der Ausstellung gewonnenen Erkenntnissen. Es muß also bei aller Konzession infolge Wohnraumgröße möglichst modellgetreu einen Ausschnitt aus dem interessanten Verkehrsablauf der „großen" Bahn entsprechend der Auffassung des Gestalters gezeigt werden. So kann auch auf der kleinen Spielanlage durch einige vereinfachte Signaltafeln der Nebenbahnverkehr gut dargestellt werden. Auf den anspruchsvollen Heimanlagen sollten alle Signal- und Sicherheitseinrichtungen der DR sachlich richtig eingebaut werden, ebenso wie Zugschlußzeichen gehört die Fahrgeschwindigkeit dazu, und der Verkehrsablauf sollte dem Vorbild entsprechen. Bei den automatisch gesteuerten Anlagen wird das sauber verlegte Gleis über den Wert der Anlage entscheiden, denn viele Besucher wollen es „rollen" sehen. Tunlichst sollte man zwei bis drei Anlagen in Reserve halten, da erfahrungsgemäß einige Anlagen oder -besitzer erst drei Tage vor Ausstellungsbeginn ausfallen.

Die Terminfestlegung muß nach örtlichen Gesichtspunkten erfolgen. Während in Ferienorten der Sommer gute Besucherzahlen bringt, hat sich der Herbst für uns als günstig erwiesen. Einer Ausstellung um Weihnachten wird von Besuchern größtes Interesse entgegengebracht, doch ist sie wegen der Wetterbedingungen (für Besucher mit langen Anreisewegen ungünstig) nur für Großstädte mit zentraler Lage des Ausstellungsortes zu empfehlen. Örtliche Gepflogenheiten sind zu berücksichtigen, dazu Arbeitsspitzen in Betrieben oder der Landwirtschaft. Der festgelegte Termin muß rechtzeitig dem BV zur Abstimmung und dem Generalsekretariat zur Veröffentlichung gemeldet werden. Ausländische und auswärtige Gäste bemängelten die späte Bekanntgabe vieler Gruppen, die dadurch um den Besuch und eventuelle Unterstützung durch diese Freunde kamen.

Eine gute Werbung ist Voraussetzung für den Erfolg und sollte nicht an den Kosten scheitern! Jede dort hineingesteckte Mark muß zehnfach zurückkommen! Man sollte nicht zuviel Text und übersichtliche Plakate verwenden sowie Handzettel mit den Öffnungszeiten in Modellbahnfachgeschäften und anderen vielfrequentierten Einrichtungen auslegen. Kinowerbung macht sich ebenfalls bezahlt. Die Presse sollte vorher Berichte über Besonderheiten oder Hinweise mit Zahlen und Raffinessen einzelner Anlagen bringen. Mit der Plakatverteilung muß sich die ganze Gruppe befassen, damit diese auch ausgehangen werden. Einladungen zur Eröffnung an alle Persönlichkeiten von Partei und Staat, Kultur und Presse, wobei die Eröffnung durch ein Mitglied des BV vorgenommen werden sollte.

Auf jeden Fall sollte ein schriftlicher Vertrag zwischen der Ausstellungsleitung und dem Rechtsträger des Ausstellungslokals abgeschlossen werden, der alle Punkte wie Öffnungszeiten, Sicherheit, Kosten, Reinigung usw. enthält. AG mit eigenen Ausstellungsräumen sind natürlich besser dran, oder es sollten die Kulturräume der Reichsbahn genutzt werden, soweit sie sich eignen und zentral liegen. Wir haben gleichfalls auf eine gute gastronomische Versorgung gedrungen, d. h. Verlegung des Ruhetages während der Ausstellungswoche, ständiges Speisenangebot u. a.

Etwa acht Wochen vor Ausstellungsbeginn werden alle Anlagen überprüft, um etwaige Fehler noch zu beseitigen oder auf die Ersatzanlagen zurückzugreifen.

Die Aufstellung der Anlagen wird entsprechend der Saalgröße festgelegt. Keinesfalls sollten zu viele Anlagen aufgestellt werden, damit Platz für Zuschauer und zum Durchgehen bleibt. Die Absperrung sollte einen Abstand von mindestens 50 cm haben, um Diebstähle und Störungen auf den Anlagen durch die Gäste zu vermeiden.

Da unsere Anlagen aus einem Umkreis von etwa 60 km zusammengeholt werden, ist der Transport gut zu organisieren und ebenfalls vertraglich zu binden. Mit Hilfe der GST und der Betriebe, in denen Modellbahnfreunde arbeiten, sind die Kosten niedrig zu halten. Dabei sollte ein Gestell benutzt werden, mit dessen Hilfe sechs Anlagen oder -teile auf der Ladefläche transportiert werden können.

Die Öffnungszeiten der Ausstellung müssen mit den Möglichkeiten der Anlagenbesetzung abgestimmt werden. Nicht betriebene Anlagen sind keine Werbung! Die Aussteller sollten sich von den Betrieben für den Nachmittag freistellen lassen (nach § 77 Gesetzbuch der Arbeit), was bei guter Zusammenarbeit zwischen Modellbahnfreunden, Betrieben und Ausstellungsleitung Erfolg verspricht. Dabei kann man auf die kulturpolitische Massenwirksamkeit hinweisen und zum Besuch der Veranstaltung einladen.

Eine gute Ausstellung muß vom Kollektiv getragen sein. Dabei aber die Verantwortungsbereiche wie Werbung, Kasse, Ordnung, Transport u. ä. abgrenzen und verantwortlich übertragen. Bewährt hat sich auch die Einrichtung eines Reparaturdienstes zur Sofortbehebung der Schäden, die in einem solchen Dauerbetrieb auftreten.

Die Zusammenarbeit mit anderen Arbeitsgemeinschaften wird immer zum Erfolg beitragen. Sei es mit Anlagen oder Vitrinenstücken, wird manches gezeigt werden können, was in der eigenen AG noch nicht zur Verfügung steht.

Plakate werden an die anderen AG gesendet, doch sollten sie dort nicht zur Verzierung des Gruppenraumes dienen, sondern auch ausgehangen werden, was leider nach unserer Erfahrung nicht bei jeder AG der Fall ist. Überhaupt führt nur die Zusammenarbeit mit allen Modellbahnfreunden und das geduldige Eingehen auf ihre verschiedenartigsten Probleme, also die Arbeit mit den Menschen, zum Erfolg. Wir wollen den Besuchern ja nicht nur unser Hobby zeigen, sondern auch beweisen, daß diese Art einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung gerade für die Jugend anregend und notwendig ist und neue Freunde für die AG und damit für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband gewinnen.

Auf diesem nicht immer leichten Weg haben uns die über 62 000 Besucher unserer bisherigen Veranstaltungen Mut gemacht, weiterzuarbeiten. Die Arbeitsgemeinschaft 2/4 Ostritz hat mit ihren jetzt 39 Mitgliedern der Öffentlichkeit gezeigt, daß die Verbindung von Kultur, Technik, Hobby und massenpolitischer Arbeit in unserer Republik viele Möglichkeiten bietet.

Arbeitsgemeinschaft 2/4 Ostritz
Karl-Heinz Kern,
1. Vorsitzender



AUHAGEN-BAUSÄTZE SCHAFFEN

Freude in der Freizeit!

Liebe Modelleisenbahner, Hobby- und Bastelfreunde!

Gestatten Sie uns bitte diese vertrauliche Anrede. Sie ist uns ein Bedürfnis. Und das hat seinen guten Grund.

Wir erhalten täglich eine Menge Post. Durchweg freudige und anerkennende Zuschriften. Sie alle lassen eine betont freundschaftliche Verbundenheit erkennen, so daß wir die Gelegenheit nutzen, um den Freunden unseres Hauses dafür sehr herzlich zu danken. Wir testeten kürzlich die letzten 100 Eingänge. Denn es war uns interessant genug, einmal festzustellen: Was sagen wohl unsere Kunden überhaupt? Und weil alle Zuschriften ohne Ausnahme von der Freude in der Freizeit, von der Begeisterung und Entspannung am Modellbau sprechen, haben wir auch die Freude in der Freizeit durch Auhagen-Bausätze an die Spitze dieses Beitrages gestellt.

Nun werden Sie fragen: Wer denn diese Anerkennung für unsere Arbeit findet? Ja, vertreten sind sie alle! Vom Schulbuben bis zum Rentner, vom spielenden Kind bis zum Akademiker. Und das ist u n s e r e Freude! Wir werten jede dieser Beurteilungen als Beweis dafür, daß wir seit 1952 den richtigen Weg gehen und unsere Kunden zufriedenstellen.

So lesen wir weiter in unserer Briefsammlung, „daß das Zusammenfügen der Modellfertigteile zur Konzentration zwingt, eine sehr beruhigende Wirkung ausübt und viele schöne Stunden bereitet".

Also kann man sagen: Freude fördert die Entspannung. Sie gibt Kraft und Auftrieb für die Erfüllung der täglichen Pflichten. Dieses Hobby ist demnach keine Spielerei oder Zeitvergeudung, sondern eine gute „Medizin".

Sollten Sie, verehrter Leser, etwa noch nicht zu den begeisterten Freunden unserer Gebäudemodelle zählen, geben wir Ihnen gern die gute Empfehlung: Versuchen Sie es doch einmal. Die kleine Bastelei wird auch Sie erfreuen. Und warum? Ganz einfach. Weil die Modellteile viele Kombinationen zulassen und Sie selbst zu guter Letzt Ihre eigene Fingerfertigkeit belohnt sehen.

Bauen Sie doch mal mit! Das ganze Handwerkszeug besteht aus Schere und Klebstoff. Eine Pinzette wird als brauchbares Hilfsmittel geschätzt. Schon nach den ersten Handgriffen werden Sie feststellen: Alles fügt sich gut zusammen und ist in Form und Farbe geschmackvoll abgestimmt.

Ein wenig Knobelei trägt dazu bei, hinter kleine Tricks zu kommen. Und das macht ja die Sache erst reizvoll. Jeder Auhagen-Bausatz enthält zahlreiche Details. Ihrer Gestaltungsfreude ist also freier Lauf gelassen. Sie können z. B. Dachrinnen und Abflußrohre ansetzen, Blumenkästen mit naturgetreu nachgebildeten Blumen aufhängen. Sie finden ausreichend Material, um Sträucher, Gras und vieles mehr darzustellen. Ganz wie Sie es wünschen.

Etwas Geduld gehört natürlich dazu. Der eine ist schneller, der andere schafft's langsamer. Aber, wenn das Werk gelungen ist, sogar noch beleuchtet – denn auch dafür sind die Voraussetzungen gegeben –, haben alle ihre helle Freude daran.

Da führen wir u. a. in unserem Modellsortiment eine Reihe liebevoll ausgedachter Bausätze. Diese ermöglichen es, eine richtige, kleine Stadt zu bauen. Alle Gebäude im Maßstab 1 : 120 sind auf die Nenngröße TT abgestimmt, aber auch für H0-Anlagen geeignet. Bei der Modellentwicklung wurde auf die hinreichend bekannte H0-Platznot Rücksicht genommen. Unsere TT- und H0-Freunde finden mit diesen Modellen alles, was das Herz begehrt. Im übrigen dürfen Sie gern unseren Gesamtkatalog anfordern. Bitte, er steht zur Verfügung. Sinn und Zweck dieser Ausführungen sollte es sein, m i t unseren Hobbyfreunden und f ü r alle, die es noch werden möchten, zu sagen:

Freude in der Freizeit

SCHAFFEN AUHAGEN-BAUSÄTZE

H. AUHAGEN KG · MODELLSPIELWAREN

9341 MARIENBERG/SA.

Katalog für H0 oder TT (Nenngröße bitte angeben)
gegen Einsendung von –,25 M in Briefmarken.



BÜCHER FÜR DEN



MODELLEISENBAHNER

Modellbahn-Handbuch · Gerlach

356 Seiten mit Abbildungen, Leinen 16,80 M
transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Bln.

Dieses Buch behandelt erstmals die gesamten Gebiete des Modelleisenbahnbaus – von der Wahl des Motivs bis zu den Fragen der Standardisierung. Es hat den Charakter eines Nachschlagewerkes. Aus dem Inhalt: Die Entwicklung der Modelleisenbahn · Planung einer Modellanlage · Fahrplan · Farbgebung.

Modellbahnanlagen · Gerlach

184 Seiten mit 203 Fotos, etwa 100 Gleispläne, Halbleinen cellophaniert 15,80 M
transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Bln.

Der Autor stellt hier etwa 100 Anlagen aus dem In- und Ausland vor. Er erläutert die verschiedensten Arten, ob groß oder klein, kompliziert oder einfach. Jede Anlage wird durch einen Gleisplan, durch Fotos und beschreibenden Text dargestellt.

Kleine Eisenbahn – kurz und bündig
Trost

326 Seiten mit 556 Abbildungen, Halbleinen 12,80 M · Urania Verlag, Leipzig

Dem Modelleisenbahner ist mit diesem Buch die Möglichkeit gegeben, auf schnelle und bequeme Weise, alle benötigten Bau- und Betriebsgrundlagen während der Planung und des Aufbaus einer Anlage einzusehen und auszuwerten.

Kleine Eisenbahn – ganz einfach
Trost

268 Seiten mit 9 Farb- und Schwarzweißtafeln, 132 Zeichnungen und zwei Bauplänen, Halbleinen 12,80 M · Urania Verlag, Leipzig

Unkompliziert und leichtverständlich beschreibt der Autor den Aufbau einer Erstanlage, die dem großen Vorbild nahekommt.

Dampflokomotiven-Normalspur
Baureihen 01 bis 96 · Holzborn

Etwa 123 Seiten mit 180 Abbildungen, Pappband lackiert 16,80 M
transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

Das Buch enthält einen umfangreichen Bildteil sowie eingehende Beschreibungen der einzelnen Normalspur-Baureihen 01 bis 96. Die einleitenden Vorbemerkungen informieren über Geschichtliches aus dem deutschen Lokomotivbau. Der Autor gibt weitere detaillierte Angaben über den Verbleib der wichtigsten Lokomotiven.

Dampflokomotiven – Zahnrad/Lokalbahn/Schmalspur
Holzborn/Kieper

Etwa 120 Seiten mit etwa 120 Fotos, Halbleinen cellophaniert etwa 16,80 M
transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

Die Dampflokomotive hat viele Freunde gefunden; denn von ihr geht trotz technischer Fortschritte im Eisenbahnwesen der Gegenwart eine faszinierende Wirkung aus. Diese Anziehungskraft im Bild einzufangen, ist das Anliegen dieses Bandes, der Beschreibungen der einzelnen Baureihen bringt.

Meyers Jugendlexikon

Etwa 7500 Stichwörter auf 896 Seiten, etwa 1200 Abbildungen einschließlich Karten und 3-D-Bildern, Leinen 28,– M

Bibliographisches Institut, Leipzig

Das Lexikon richtet sich vor allem an die Schüler der Mittelstufe und der ersten Oberstufe. Wortgut, Stil, Form und Bildungsgrad sind den Bedürfnissen der jugendlichen Benutzer angepaßt. Fragen der Jugendbewegung, des Militärwesens, des Sports, der Mode, des guten Benehmens, der Beziehungen zwischen Junge und Mädchen wurden größerer Raum gewährt.

Das **BUCHHAUS LEIPZIG** bedient Sie gern durch seine Abteilungen:

Sortiment – Vertrieb schöngeistiger, Fach- und wissenschaftlicher Literatur;

Die Kleine Hausbibliothek – liefert Ihnen Bücher im Abonnement;

Prämienbuch – Versand von Prämienbüchern des Zahlenlotto;

Standards – Lehrbriefe – Umrißkarten.

Fordern Sie Prospekte von uns an!

Unsere Auswahl erfolgt freibleibend.

BESTELLZETTEL **A 138**

Auf Postkarte geklebt senden an:

BUCHHAUS LEIPZIG
701 Leipzig · Postfach 140

Senden Sie bitte gegen Nachnahme auf Grund Ihres Angebotes **A 138:**

Stück		M	
...	Gerlach, Modellbahn-HB	16,80	A-93
...	Gerlach, Modellbahnanlagen	15,80	A-93
...	Trost, Kl. Eisenb. kurz	12,80	A-42
...	Trost, Kl. Eisenb. einf.	12,80	A-42
...	Holzborn, Dampflok. I	16,80	A-93
...	Holzborn, Dampflok. II	etwa 16,80	A-93
...	Meyers Jugendlex. A–Z	28,–	A-55

Achtung! Vergessen Sie nicht, Ihre genaue Anschrift mit Namen, Vornamen, Postleitzahl, Ort, Straße und Hausnummer anzugeben.

BUCHHAUS LEIPZIG 

BASTELEIEN

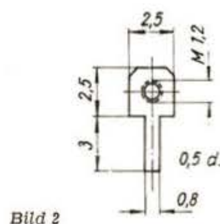
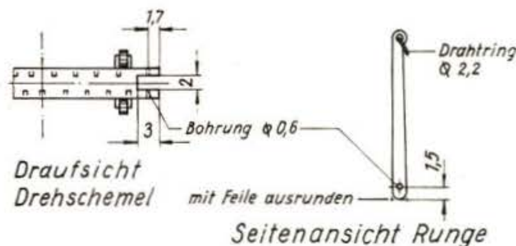


Bild 2



Modellkohlen — M 1:87

Zur Vervollständigung einer Modelleisenbahnanlage gehören — zumindest beim Dampfbetrieb — Kohlen. Im Bansen des Bw, im Tender und auch in O-Wagen verladen, sind sie erforderlich, um das Vorbild exakt nachzubilden. Viele Methoden habe ich ausprobiert, bis ich die richtige fand: Koks ist das ideale Material für H0-Modellkohlen!

Ein Stück Koks wird mit dem Hammer zerkleinert und auf die Korngröße 2—4 mm ausgesiebt. Auf passend zugeschnittene Sperrholzbrettchen von 1,5 mm Dicke, die schwarz vorgestrichen werden, wird der zerkleinerte Koks in mehreren Schichten aufgeleimt. Als Leim wird Duosan-Rapid verwendet (Schüttwinkel beachten!). Wer ganz exakt arbeitet, leimt die letzte Schicht Körnchen für Körnchen mit Hilfe einer Pinzette einzeln auf. Die Mühe wird durch einen bestechend echten Eindruck belohnt.

Bei beladenen O-Wagen nicht die Kalkmilch aus weißer Plakatfarbe vergessen!

Bremsschläuche, Handräder und Typhone

Diese Kleinigkeiten sind — sauber und zierlich ausgeführt — Blickfänge an Modelltriebsfahrzeugen. Wie stellt man derartige Teile einfach und trotzdem wirkungsvoll her?

Zunächst die Bremsleitungen. Man nehme Kupferdraht von 0,3 mm Durchmesser und umwickle ihn sauber mit gleichem Material von 0,2 mm Durchmesser. Die Schlauchkupplungen mit ihren Handgriffen werden aus etwas flachgeklopftem Draht mit Hilfe einiger Feilstriche hergestellt und an die vorbereiteten Bremsleitungen gelötet. In die entsprechende Form gebogen, werden die Schlauchimitationen in an der Pufferbohle angebrachten Löchern eingelötet.

Elektrische Heizkupplungen bilde ich folgendermaßen nach: Das Kabel wird aus abisoliertem flexiblen Kupferdraht durch starkes Verdrillen hergestellt. Die eigentliche Kupplung entsteht aus der Spitze von Kugelschreiberminen. Hierzu wird die an der Spitze der Mine befindliche Kugel sauber abgesägt. Mit ein paar Feilstrichen wird der ballige Deckel der Kupplung

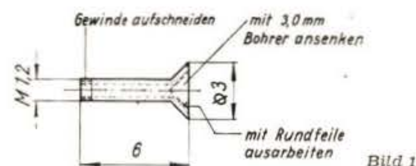


Bild 1

nachgebildet. In 3,0 mm Länge wird das so vorbereitete Teilchen von der Mine abgesägt und die Heizleitung in das in dem Kuppelkopf befindliche Röhrchen eingelötet. Die fertige Heizkupplung kann schon am Fahrzeug befestigt werden.

Benötigt man ein Typhon, so erinnere man sich ebenfalls der eben erwähnten Kugelschreiberminen. Auch hierfür ist die Spitze der Tubette das Ausgangsmaterial.

Zunächst entfernt man wieder mittels der Laubsäge die vorn befindliche kleine Kugel. Der nächste Trennschnitt wird unmittelbar dort vorgenommen, wo das 3 mm dicke Röhrchen beginnt.

Nun wird der Rohling gemäß Bild 1 bearbeitet.

Haben wir so das Klanghorn hergestellt, sägen wir uns aus 0,5 mm Messingblech den Halter nach Bild 2 und versehen ihn mit einem Gewindeloch M 1,2.

Beide Teile werden anschließend zusammengeschraubt und am Triebfahrzeug angelötet. Soll das Klanghorn winklig ausgeführt werden, so muß das in der Mine befindliche Loch mit einem einzulötenden kurzen Drahtstück ausgefüllt werden.

Und was tut man, wenn man ein winziges Handrad benötigt? Ein Stück 2 mm Messingdraht wird etwas abgedreht, so daß man einige Millimeter mit einem Gewinde M 1 versehen kann. Nun schneide man den erhaltenen Gewindestift so ab, daß eine etwa 0,3 mm dicke Scheibe vom Durchmesser 2 mm stehen bleibt.

So haben wir uns schon den Rohling hergestellt, in den wir nun noch mit Hilfe von drei Bohrungen zu 0,6 mm die Speichen einarbeiten müssen. Um das winzige Teilchen beim Ankörnen und Bohren halten zu können, drehen wir es wieder in das Gewindeschneideisen. Dieses Vorsichtig in den Schraubstock gespannt, und wir können die drei Bohrungen im Winkel von 120° anbringen. Wenn auch nicht ganz vorbildgerecht, haben wir doch ein ansprechendes Kleinteil gefertigt.

Bastelei am Piko-Schemelwagen

Der Schemelwagen von Piko bedarf — trotz seiner ausgezeichneten Qualität — einer ganz kleinen Verbesserung, wenn wir ihn in den Zügen in unbeladenem Zustand vorbildgerecht mitführen wollen. Bei unserem großen Bruder werden dann nämlich die Rungen heruntergeklappt. Das wollen wir bei unserem Wagen auch erreichen.

Wir lösen den Drehschemel vom Wagen und bohren dort, wo die Rungen sitzen, senkrecht zur Längsachse des Querbalkens Löcher von 0,6 mm Durchmesser. Nun sägen wir die Rungen ganz vorsichtig aus dem Querbalken heraus, so daß im Querbalken an der Stelle, wo die Rungen saßen, kleine Rechteck-Ausschnitte entstehen. Die einzelnen Rungen werden etwas befeilt, so daß sie an der Trennstelle eine halbrunde Form erhalten. Fügen wir jetzt die Teile des Drehschemels wieder zusammen, so müssen sich die Rungen um die in die Löcher noch einzupassenden Stifte aus 0,6 mm Messingdraht herunterklappen lassen.

Ist dies der Fall, so kann der Drehschemel wieder an den Wagen geschraubt werden.

In die oberen Bohrungen der Rungen werden kleine Drahtringe gesteckt, die mit Hilfe eines kleinen Kettchens verbunden werden, wenn der Wagen zum Transport von Langholz oder ähnlichen Gütern eingesetzt wird.

Details auf der Anlage

Der Phantasie des Modellbahners ist hier weitester Spielraum gelassen. Was jedoch die Einrichtungen des Vorbildes betrifft, so gibt es neben den für die Abwicklung des Dienstbetriebes unbedingt notwendigen Einrichtungen doch auch solche Details, die nicht für einen reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebes erforderlich sind, jedoch von der Liebe der Eisenbahner zu ihrem Beruf und zu „ihrer“ Eisenbahn zeugen. Ich meine hier besonders die schöne Tradition der sauber und adrett hergerichteten Gärtchen an Schrankenposten und Blockstellen. In den meisten dieser kleinen Gärten haben fleißige Hände liebevoll aus weiß gekalkten Steinen Einfassungen angelegt, das Emblem unserer DR oder auch gute Reisewünsche für die Insassen der Reisezüge geformt und so zum Ausdruck gebracht, daß in unserer Gesellschaft niemand dem anderen gleichgültig ist. Und da wir ja beim Bau und Betrieb von Modelleisenbahnen stets das Vorbild nachbilden, sollte man auch an solchen Kleinigkeiten — die eigentlich gar nicht so klein sind — nicht vorübergehen.

Neben meinem Schrankenposten grüßen daher die Worte: „Gute Fahrt“ die Modellreisenden. Wie kann man also ein solches Detail auf der Anlage anbringen? Die Lösung des Problems besteht aus Sago. Die verständnisvolle Modelleisenbahnerehefrau wird ihn in dem notwendigen Umfang bestimmt zur Verfügung stellen, denn wegen etwa benötigter 100 bis 200 Körnchen, die man höchstens für eine solche Inschrift braucht, kann man wohl kaum den Einzelhandel bemühen. Man wähle also die kleinsten Körnchen aus. Und nun beginnt das Puzzlespiel. Jedes Körnchen ist einzeln mit Büroleim anzufeuchten und wird dann an die auserwählte Stelle gebracht. Nicht die Ruhe verlieren, das ist alles. Der raffinierte Blickfang läßt die ursprüngliche Mühe leicht vergessen!

So manch ein Betrachter meiner Anlage staunt, wenn ich ihm verrate, daß die beiden oben erwähnten Worte aus 96 Körnchen Sago bestehen.

Stangen an Lokomotiven

Steuerungsteile sowie Treib- und Kuppelstangen haben beim Vorbild matt-bläulichen Glanz des Stahles. Wer als Lokomotivbauer in H0 diese Teile nur aus Messing fertigen kann, muß zwecks exakter Nachbildung auch des richtigen Farbtons einen Umweg machen. Ich bringe sämtliche angefertigten Teile zum Goldschmied, der mir gegen einen geringen Preis diese Teile nicht nur versilbert, sondern auch gleich schwärzt. Die so behandelten Teile wirken kollossal echt und heben den Eindruck des Lokmodells erheblich.

Isolation der Räder

Bedingt durch die vorbildwidrigen, weil zu engen Radien auf unseren Modellbahnanlagen haben Laufachsen oder Drehgestelle von Modellokomotiven einen weitaus größeren Ausschlag beim Durchfahren einer Krümmung, als dies beim Vorbild der Fall ist. Dadurch läßt es sich auch bei raffiniertester Konstruktion nicht restlos vermeiden, daß die Laufräder u. U. mit dem Lokgehäuse oder mit Steuerungsteilen in Berührung kommen, und bei unterschiedlichem Potential Kurzschluß verursachen. Auf einfachste Weise ist dies zu verhindern, wenn man die Laufräder mit einem mehrfachen Überzug von farblosen Nagellack versieht. Dieser Lack ist nicht nur sehr haltbar, sondern er isoliert ausreichend und verhindert demzufolge Kurzschlüsse in Krümmungen.

Lokomotivschilder

Lokschilder kann man in bestehender Qualität, wenn auch mit relativ hohem Aufwand selbst herstellen. Man fertigt auf Zeichenkarton beliebiger Größe eine Tusche-Zeichnung des gewünschten Schildes an, welches dann auf fotografischem Wege verkleinert und vervielfältigt wird. Beim Anfertigen der Ur-Zeichnung ist darauf zu achten, daß die Ziffern weiß auf schwarzem Grund herausgearbeitet werden.

Ulrich Schulz, Neubrandenburg

Piko-Schienen etwas „frisiert“

Beim Betrachten des H0-Piko-Gleismaterials sieht man, daß das Gleis nicht sehr modellmäßig ist. Es entspricht aber in seinen Abmessungen den „Normen Europäischer Modellbahnen“. In der Anmerkung zum Normblatt NEM 123 Gleisabmessungen wird festgelegt, daß die Stegbreite $\leq$ Schienenfußbreite sein muß. Dieses und das helle Schienenprofil störten mich am Piko-Gleis. Außerdem wirkt das Grau des Schwellenbandes nicht modellmäßig, da es auch keine Betonschwellen darstellt. Mit sehr einfachen Mitteln verbesserte ich mein Gleis. Die Arbeit ist langwierig und erfordert Geduld. Die aufgewandte Mühe lohnt sich aber bestimmt.

Mit einem spitzen Bleistift fährt man am Schienenfuß entlang und hält so seine Breite auf dem Schwellenband fest. Mit einer Rasierklinge oder einem scharfen Messer schneidet man die Stege entlang der Schwelle bis zum Schienenfuß ein. Man läßt jedoch die Stege auf der ursprünglichen Breite stehen, wo die Laschen des Profils im Schwellenband stecken. Nun wird das Profil entfernt. Mit einem Stecheisen oder ähnlichem, das die Breite zwischen zwei Schwellen hat, wird nun jeder Steg auf die vorgezeichnete Breite gebracht. Das so vorgefertigte Schwellenband wird nun allseitig mit Plakatfarbe o. ä. braun gestrichen. Mit rostbrauner Ölfarbe oder Nitrolack wird das Schienenprofil gestrichen. Lediglich die Lauffläche muß blank bleiben, um die Stromabnahme zu sichern. Beim Vorbild ist sie ebenfalls immer blank. Nach dem Trocknen wird das Profil wieder auf den Schwellen befestigt. Nachdem nun das Gleis auf die Bettung gebracht und beschottert wurde, ist man über die vorbildgetreue Wirkung verblüfft.

Wem das Abstechen der Stege zu viel Mühe bereitet, der sollte zumindest die Schwellen braun färben und sich entschließen, das Profil, wie beschrieben, zu gestalten. Wenn man beim Schottern etwas geschickt arbeitet, läßt sich auch der störende Steg verdecken.

Dietmar Simon, Elsterberg/Vogtl.

Berichtigung

In der Bildunterschrift zum Titelbild des Heftes 12/68 ist uns leider ein Irrtum unterlaufen. Die Häuser der Anlage unseres Lesers Fritz Siegert stammen nicht alle von OWO, sondern teilen sich wie folgt auf:

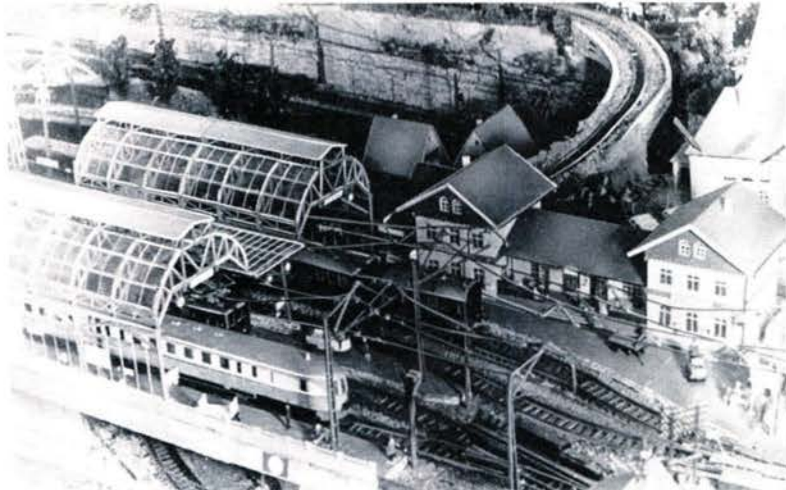
2 Stück OWO,
2 Stück Eigenbau Siegert und
13 Stück H. Anhagen KG.

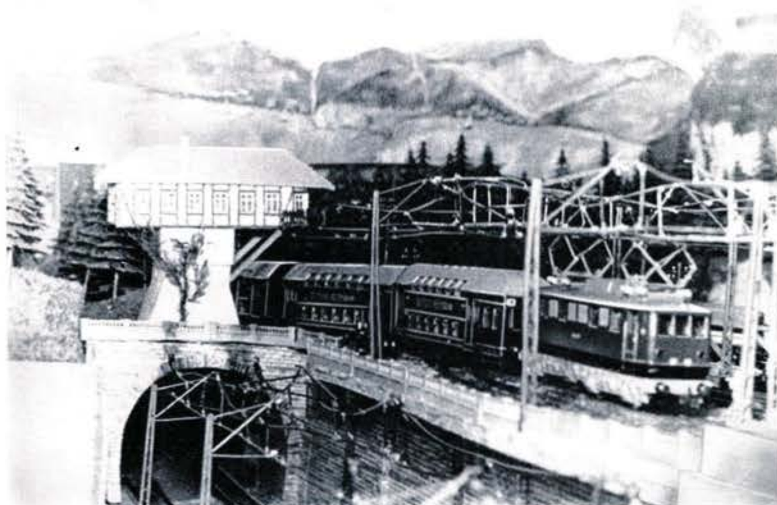
Ebenfalls im Heft 12/68, Seite 373, muß die Streckenangabe richtig heißen:

Niedersalzbrunn-Halbstadt (nicht Halberstadt).

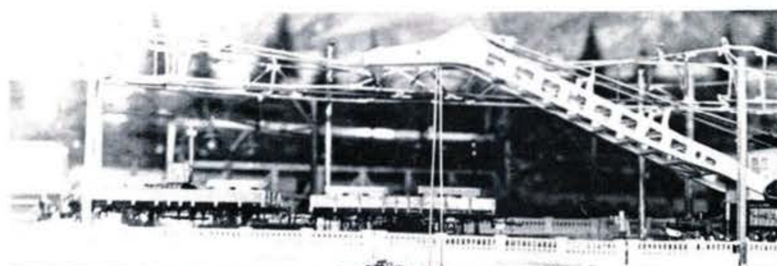
Wir bitten, die Versehen zu entschuldigen

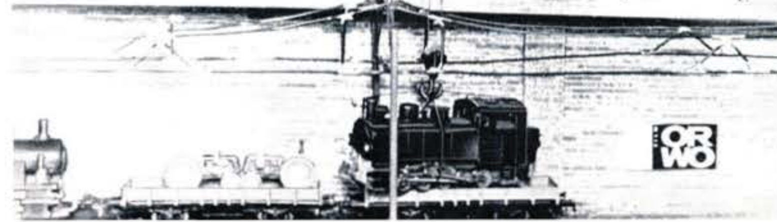
H0-Heimanlage (3,20 m x 1,20 m)











„Ich bin 31 Jahre alt und von Beruf Arzthelfer. Mit meinem Hobby finde ich einen angenehmen Ausgleich in der Freizeit. Abgesehen davon, daß ich schon seit dem 12. Lebensjahr mit der Eisenbahn spiele, baue ich nun schon seit vier Jahren an einer Heimanlage.

Auf dieser Anlage stelle ich eine zweigleisige Hauptstrecke mit einer Kleinbahn (9 mm Spurweite) dar. Außerdem ist über die gesamte Länge der Anlage eine Drahtseilbahn vorhanden. Die Drahtseilbahn entstand – außer Motor – in eigener Werkstatt.

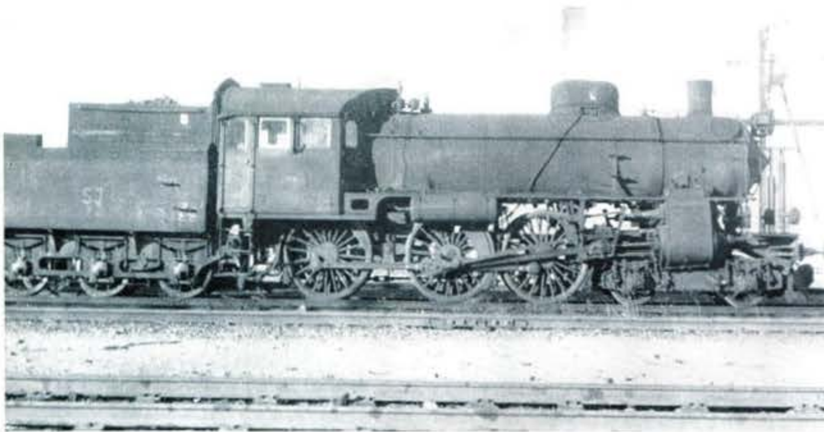
Es wurden insgesamt 17 einfache Weichen, zwei doppelte Kreuzungsweichen, eine Dreiwegeweiche sowie eine Kreuzung verlegt.

Die Anlage steht ständig aufgebaut, wird aber fast nur im Winter in Betrieb gesetzt. Eine über ein Rollensystem klappbare Einrichtung aus Holzleisten und Pappe schützt sie vor Verstaubung. Durch den Fahrleitungsbetrieb und die A-Schaltung können zugleich fünf Züge fahren. Außerdem kann natürlich auch noch rege rangiert werden.

Für die Züge sind vier Fahrstromgeräte und für das Zubehör drei Transformatoren vorhanden.

Weichen, Signale, Entkupplungsgleise usw. werden über ein Gleisbildstellwerk (Eigenbau) mit Rückmeldung geschaltet. Die Signaleinrichtungen bestehen in der Hauptsache aus zugbeeinflussenden Lichtsignalen. Der beschrankte Bahnübergang wird durch die fahrenden Züge und eine Schaltschiene über ein Zeukerelais betätigt. Das Gelände ist in gemischter Bauweise (überwiegend Skelettbauweise) aus gefärbtem Gips, Streumaterial, Geländematten und geprägten Mauerwerkplatten entstanden."

Text und Fotos:
Wolfgang Pawusch, Halle



1

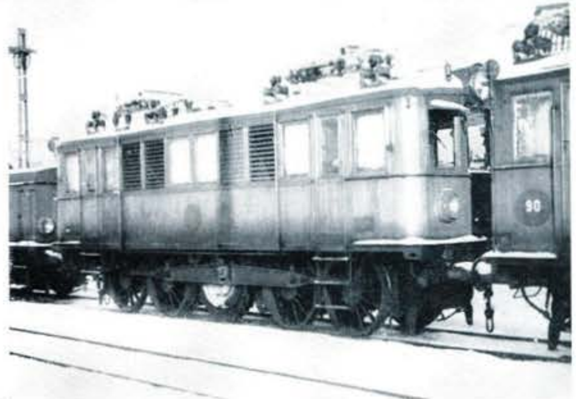
Bild 1 2'C-Dampflokomotive der Klasse B, Nr. 1381. Dieser Typ stellte in Schweden etwa das dar, was bei uns die gute alte P 8 war: eine in großer Serie gebaute schnelle Universallok.

Bild 2 Auch diese interessante alte Ellok der Klasse Od 48 der SJ dürfte ausgedient haben.

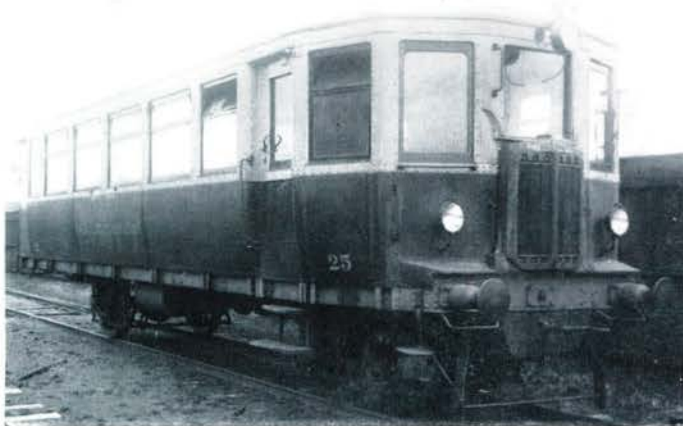
Bild 3 Leichter Old-Timer-Verbrennungsmotor-Triebwagen der schwedischen Ostra Centralbanan OCJ mit Büssing-Motor

Text und Bildbeschaffung: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger

„Großmütter" von drei verschiedenen Traktionsarten



2



3

Im Jahre 1847 fuhr in Schweden die erste Dampflokomotive; sie war schmalspurig. Erst 1856 wurde die Regelspurweite von 1435 mm eingeführt.
Eine der bekanntesten Strecken Schwedens ist die sogenannte Eisenerzbahn von Kiruna nach dem norwegischen Hafen Narvik. Wegen der Schwerlastzüge, die auf dieser Strecke gefördert werden, wurde sie bereits im Jahre 1923 vollständig elektrifiziert. Die eigentliche Elektrifizierung der Eisenbahnen begann in Schweden aber schon im Jahre 1895. Heute betreiben die SJ mehr als die Hälfte ihres Regelspurnetzes – und zwar vornehmlich die Hauptstrecken – elektrisch mit Einphasenwechselstrom 15 kV / 16⅔ Hz. Ähnlich wie bei uns sind auf den Nebenbahnen Dieseltriebwagen sowie in zunehmendem Maße Streckendiesellokomotiven im Einsatz. Die schwedische Staatsbahn SJ befindet sich in einer gewaltigen „Verjüngungskur" mit ihrem Triebfahrzeugpark. So werden immer mehr Old-Timer auf das „tote Gleis" rangiert.



TT-Heimanlage (3,50 m x 2,50 m)

„Seit vielen Jahren bin ich Modelleisenbahner. 1966 gelang es mir, ein Extrahäuschen für die Modelleisenbahn zu bauen (der Glückliche – die Red.). Das Motiv der hier gezeigten Anlage ist eine Mittelgebirgslandschaft mit einer zweigleisigen Hauptbahn und drei abzweigenden Nebenbahnen. 70 m Gleise wurden verlegt. 30 elektromagnetische Weichen und eine Kreuzung befinden sich auf der Anlage."

Foto: Siegfried Müller, Leipzig

HANS MÜLLER, LEIPZIG

Anleitung zum Bau einer Drehmaschine

Jeder, der sich mit dem Bau von Modelleisenbahnen befaßt, muß bestimmte Werkzeuge und Vorrichtungen zur Verfügung haben. Ohne diese ist die Bearbeitung von Halbzeugen und Werkstoffen nicht möglich. Beim Bau von Modellbahn-Fahrzeugen nehmen dabei die Dreh- und Bohrarbeiten an den zu fertigenden Bauelementen einen nicht geringen Anteil ein. Mancher Modelleisenbahner wird dabei vor die Frage gestellt sein, wie führe ich meine Dreh- und Bohrarbeiten aus.

Zwar stellt der Werkzeugmaschinenbau der DDR Drehmaschinen in verschiedenen Größen her, jedoch ist eine Drehbank in der Größenklasse für Modellbahnzwecke im Handel nicht erhältlich. Ein Uhrmacherdrehstuhl ist für Dreharbeiten der Nenngrößen 0 und 1 zu klein, und eine Mechanikerdrehbank kann wiederum für Modellbahnzwecke nicht ausgelastet und sicher auch aus Platzgründen nicht aufgestellt werden. So habe ich zur Selbsthilfe gegriffen und mir eine kleine, leicht transportable Drehbank mit einer größten Drehlänge von 250 mm und einem größten Drehdurchmesser von 110 mm aus verhältnismäßig einfachen und primitiven Mitteln selbst gebaut. Diese Drehbank ist aus handelsüblichen Halbzeugen zusammengesetzt. Da im Handel immer mehr und mehr standardisierte Bezeichnungen für die Halbzeuge (Rund-, Flachstahl, Blech usw.) und Standardteile (Schrauben, Muttern, Zubehör usw.) angewendet werden, wurde um Mißverständnisse und langwierige Umschreibungen beim Einkauf auszuschalten, die standardisierte Bezeichnung der Einzelteile in den Stücklisten der Zeichnungen mit angegeben. Sollte jedoch eine bestimmte Abmessung eines Halbzeuges oder Standardteiles nicht gleich erhältlich sein, so kann auch auf andere Abmessungen zurückgegriffen werden. Diese anderen Abmessungen müssen dann dementsprechend zugearbeitet werden. Auch können an Stelle der in den Zeichnungen angegebenen Senkschrauben beispielsweise Zylinderschrauben zum Einbau gelangen. In diesem Fall müssen jedoch die Aufnahmebohrungen für die Schrauben anders ausgeführt werden. Derartige Varianten sind bei Beachtung der Anschlußteile ohne weiteres möglich. Der Aufbau der Drehbank ist so gehalten, daß mit einigermaßen Geschicklichkeit und wenigen Werkzeugen die Arbeiten zur Ausführung gelangen können.

An Werkzeugen sind erforderlich:

1 Schraubstock (60 mm Spannweite), 1 Eisensäge, 2 Flachfeilen (Schrubb- und Schlichtfeile), 1 Windeisen, je 1 Satz Gewindebohrer M 4, M 6, M 8, 1 Schneideisen M 8, je 1 Spiralbohrer mit den Durchmessern 2, 3,2 3,9 4,3 6,4 8,1 8,4 und 14,1, Reibahle 4 H 7, 1 Körner und 1 Hammer.

An Meßzeugen ist eine Schiebelehre, 1 Stahlmaß, eine Reißnadel und nach Möglichkeit ein verstellbarer Winkelmesser erforderlich.

Für meine Drehbank habe ich zum Bohren der Löcher nur eine zweigängige Handbohrmaschine zur Verfügung gehabt. Zur Erleichterung der Arbeit jedoch ist es zweckmäßig, wenn man sich für die Dauer der Bohrarbeiten eine elektrische Handbohrmaschine ausleihen kann.

Gruppe 0

Die Zeichnungen umfassen die gesamte Drehbank. Sie wurden zur Verbesserung der Übersichtlichkeit in sechs Gruppen aufgeteilt. Die Einzelteile und auch die Gruppen können separat voneinander gefertigt werden.

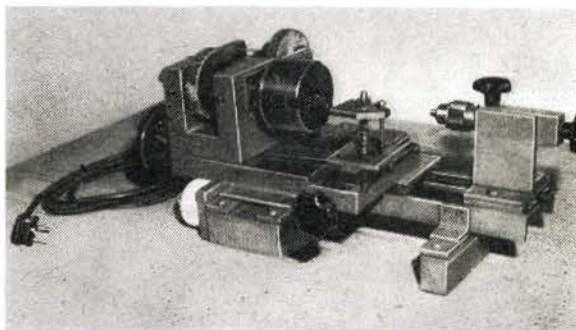
In der Übersichtszeichnung A 02.0.00 ist die gesamte Drehbank aufgeteilt in die sechs Gruppen und in der Stückliste dargestellt. Jede Gruppe hat wiederum ihre eigene Stückliste.

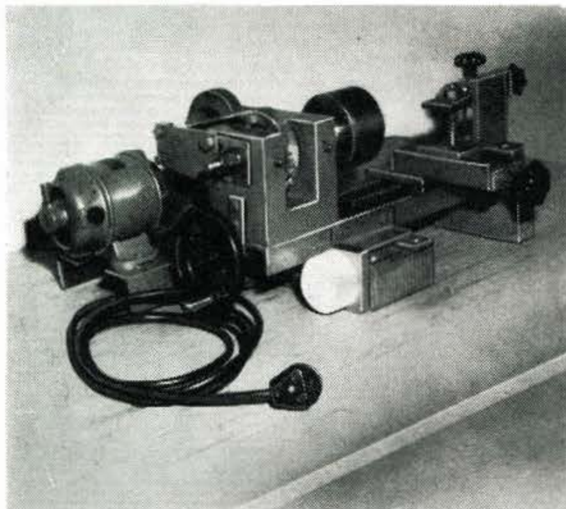
Gruppe 1

Diese Gruppe besteht in ihren Hauptteilen aus Winkel- und Flachstählen. Bei meiner Ausführung der Drehbank habe ich mir aus einer Schlosserei Winkelstähle 30×30×5 mm beschafft. Ebenso lassen sich hier andere auch ungleichschenkelige Abmessungen verwenden. Die hauptsächlichsten Arbeiten bestehen im Zuscheiden der richtigen Längen und Feilen der Schrägen im Winkel von 30°. Bei der Montage der beiden Führungsleisten .1.08 auf dem Drehbankbett .1.01 und .1.02 ist darauf zu achten, daß diese so genau wie nur möglich parallel zueinander liegen. Vor dem Bohren der Löcher 4 H 7 (vorgebohrt mit Spiralbohrer 3,9 ∅) empfiehlt es sich, die beiden Leisten mit je einer Schraubzwinge auf dem Drehbankbett festzuspannen. Mit Hilfe der festeingestellten Schiebelehre läßt sich dann die Parallelität durch Abtasten des vorderen und hinteren Teiles der Führungsleisten genau bestimmen. Nachdem das Drehbankbett montiert ist, werden die Schrauben gegen eventuelles Lösen gesichert. Dieses geschieht, indem die Schraubenköpfe an einer Stelle am äußeren Rand mit der Schraubenkopfsenkung verkörnt werden.

Gruppe 2

Der Spindelstock .2.01 ist eines der zwei Teile der Drehbank, welches ich mir teilweise von einer Schlos-





serei habe vorarbeiten lassen. Dabei wurden die Hauptabmessungen (Länge×Breite×Höhe) gehobelt.

Der Ausschnitt für die Riemenscheibe konnte mit einem Schweißbrenner ausgebrannt werden. Die Bohrungen 35 H 7 sind auf einer Ständerbohrmaschine gewöhnlicher Bauart genau fluchtend zueinander gebohrt worden. Das Verputzen des Spindelstockes sowie das Bohren der Löcher und Gewindeschneiden konnte ich selbst ausführen. Die Riemenscheiben .2.04 und .2.08 lassen sich aus einem beliebigen Stück Hartholz fertigen. Es empfiehlt sich, zuerst die Bohrung herzustellen und dann die Scheibe auf die entsprechende Welle aufzuschlagen. Ich habe die Welle anschließend in die elektrische Handbohrmaschine gespannt und mit einem Stück Sägeblatt gedreht. Bei der Montage der Scheiben habe ich zwischen Welle und Scheibe zur besseren Haftung etwas Kleber (Agol o. ä.) gebracht. Dieses reicht aus, um die Scheiben auf den Wellen gegen Verdrehen zu sichern. Bei Montage des Stellringes auf die Spindel ist zu beachten, daß der Stellring bis 20 mm vom Spindelende auf die Spindel geschoben wird, also seinen Sitz am letzten Gewindegang hat.

Danach ist die Schraube aus dem Stellring herauszudrehen und die Spindel etwa 3 mm tief anzubohren. Beim Festziehen der Schraube am Stellring hat dieser dadurch einen festen Sitz. Bei der Herstellung der Flachriemen .2.09 und .2.10 ist zu beachten, daß beide Riemenenden etwa 20 mm vom Ende entfernt mit einem Messer keilförmig sich zum Ende verjüngend zugeschnitten werden, damit beim Übereinanderlegen der beiden Enden keine Verdickung des Riemens eintritt. Die Riemenenden sind mit Kleber (Agol o. ä.) verbunden. Zusätzlich habe ich mit einer Stopfnadel und Sternzwirn die beiden Riemenenden von Hand zusammengenäht.

Zum Flansch .2.12 ist folgendes zu sagen: Die Bohrung M 12 und den Bund des Flansches habe ich mir gegen ein geringes Entgeld in einer Schlosserei drehen lassen. Der Bund für die Aufnahme des Spannfutters muß dann auf der fertiggestellten Drehbank selbst gedreht werden, damit das Spannfutter richtig läuft. Zur Einsparung finanzieller Mittel empfiehlt es sich, bei einer Schrotthandlung nach einem derartigen Spannfutter nachzufragen. Vor Inbetriebnahme der Drehbank sind die Kugellager mit Staufferfett zu füllen.

Gruppe 3

Ebenfalls müssen auch hier die Führungsleisten .3.07 parallel zueinander verlaufen. Am Handrad und Kreuzgriff wurden die Fertigungsmaße auf der Gruppenzusammenstellungszeichnung A 02.3.00 angegeben, da diese in der handelsüblichen Ausführung noch nicht gebohrt sind. Die Längs- und die Planführung des Supports besitzen je eine Nachstell-Leiste. Die Leisten garantieren einen spielfreien Lauf des Supports und bringen daher eine gute Maßhaltigkeit am Drehkörper mit sich. Die Stiftschrauben drücken gegen die Kugeln und müssen mit Gefühl unter Hin- und Herfahren des Supports angezogen werden, bis der Support leicht und spielfrei läuft. Beide Spindeln am Support sollen stets zur Schonung der Gewindegänge mit einem Ölfilm versehen sein. Bei Teil .3.10 kann der Teilungsstrich über der Bohrung 4,2 entfallen.

Gruppe 4

Für den Reitstock meiner Drehbank habe ich mir das in der Stückliste bezeichnete Bohrfutter gekauft. Hierbei ist der Aufnahmekegel der Pinole .04.06 spielfrei aufzupassen. Dieses kann erreicht werden, indem der Aufnahmekegel der Pinole im Schraubstock passend gefeilt und in das Futter eingeschlagen wird.

Die Schweißnähte lasse man in einer Schlosserei oder Klempnerei ausführen. Bei Montage muß die Spindel .04.05 gut gefettet sein.

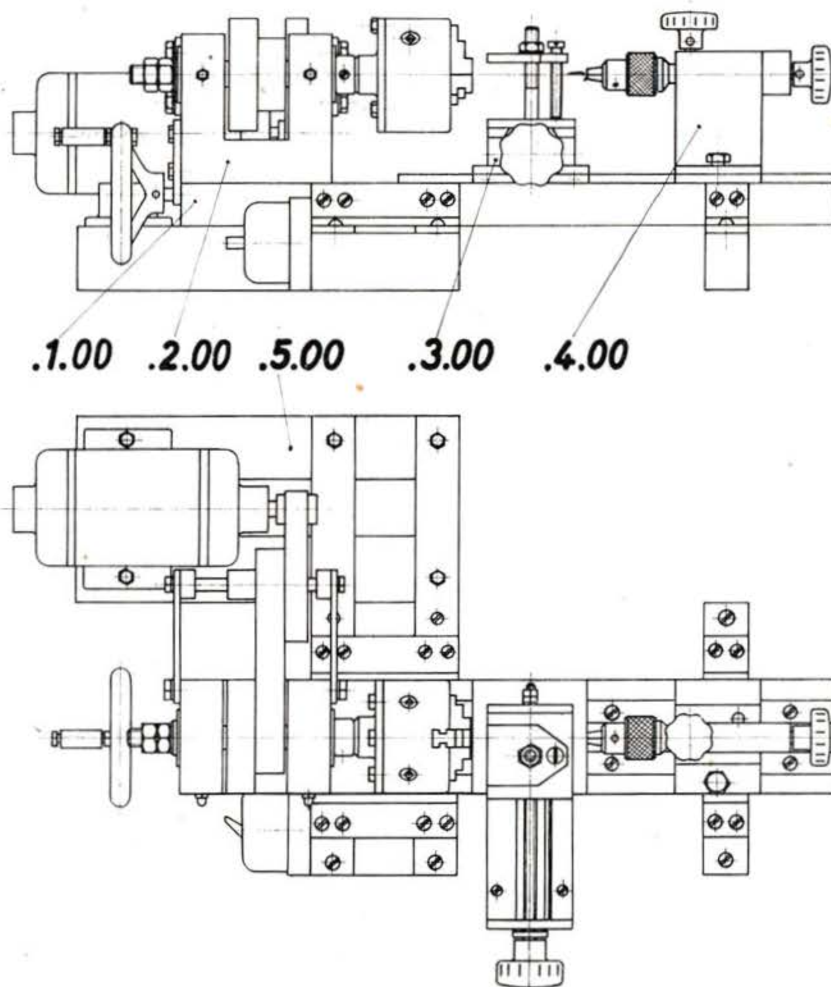
Gruppe 5

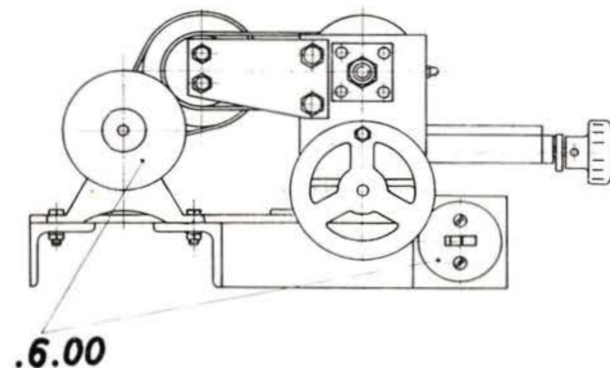
Die Drehbankfüße müssen nicht unbedingt aus einem Holzstück gefertigt sein. Bei Fehlen eines entsprechenden Teiles können auch einige dünnere Bretter übereinander gelegt und durch Holzleim zusammengefügt werden. Am Motorfuß wurden die Befestigungslöcher nicht bemaßt, da je nach Fabrikat des Elektromotors der Motor mit seinem Wellenstumpf in Fluchtrichtung des Treibriemens stehen muß. Diese Löscher sind bei Montage zu bestimmen.

Gruppe 6

Teil .6.01 wird mit 2 Senkholzschrauben an der bezeichneten Stelle angeschraubt.

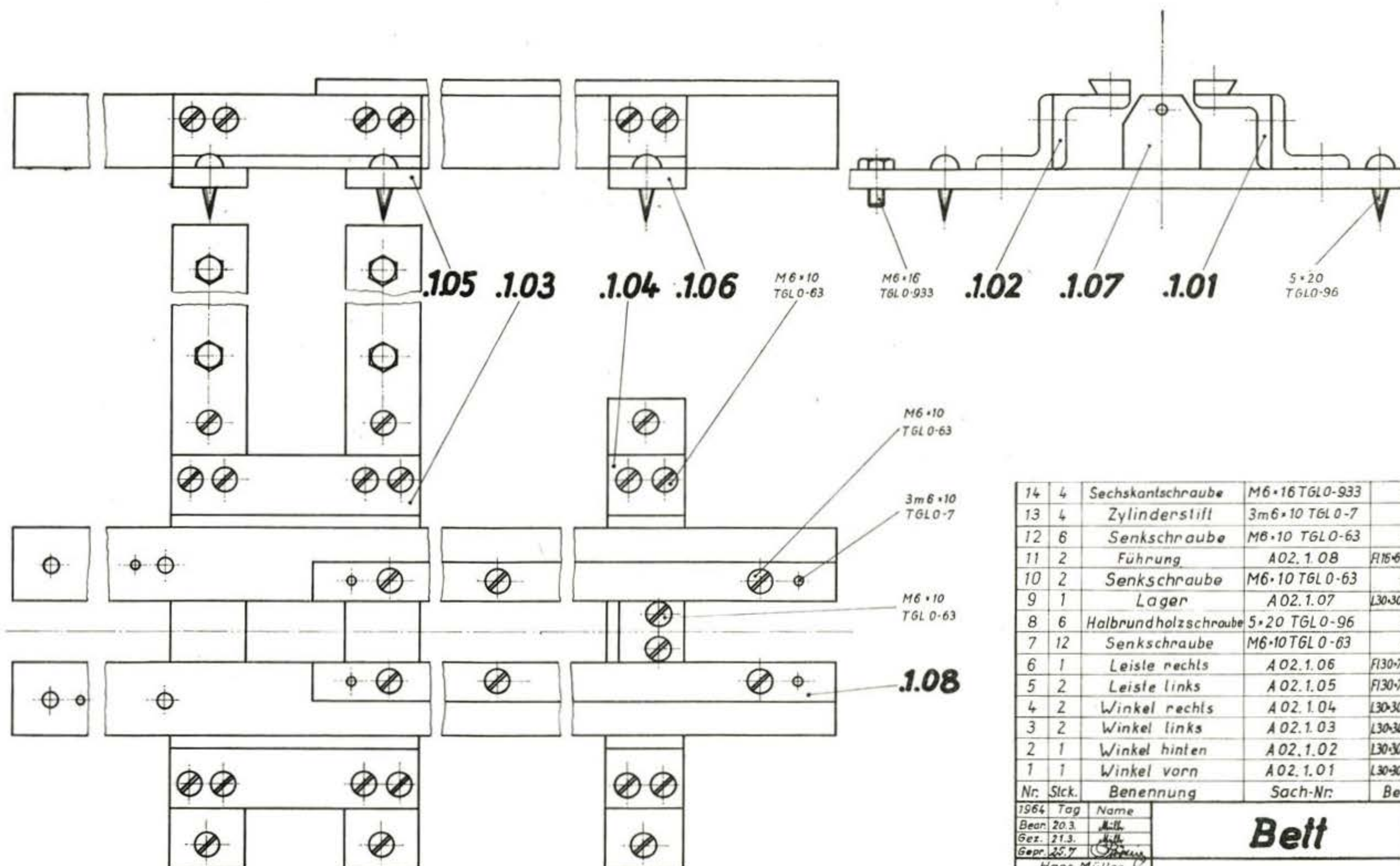
Für meine Drehbank habe ich einen alten Elektromotor verwendet. Für den nachbauenden Modellbahnfreund empfiehlt es sich, zur Einsparung finanzieller Mittel ebenfalls einen alten Motor zu verwenden. In einem Gebrauchtwaren oder Elektrogeschäft sind mitunter solche Elektromotore billig zu bekommen. Zu beachten ist, daß die Drehzahl des Motors zwischen 1400 und 2800 U/min liegt. Auch soll die Leistung nach Möglichkeit nicht unter 120 Watt liegen. Besonderes Augenmerk ist darauf zu richten, daß der Motor das Rundfunk- und Fernsehprogramm nicht stört. Sollte der Motor bereits entstört sein, so kann die Entstördrossel entfallen. Auch kann je nach Fabrikat des Elektromotors der Anschluß auf der rechten oder linken Seite angebracht sein. Da diesbezüglich je nach Bauart des Motors verschiedene Varianten bei Verlegung des elektrischen Kabels und der eventuell notwendigen Entstördrossel möglich sind, wurde auf die zeichnerische Darstellung desselben verzichtet. Die Verlegung der elektrischen Leitung soll hier an Hand des dargestellten Stromlaufplanes ausgeführt werden. Sollte eine Entstördrossel handelsüblicher Art notwendig sein, so ist diese entsprechend dem Stromlaufplan zwischen Schalter und Motor parallel einzufügen. Sie ist mit dem 5. Anschlußdraht zu erden, indem dieser Draht am Motorfuß .05.01 oder .05.02 an einer blanken Stelle befestigt wird. Der Motor ist auf jeden Fall zu erden. An der Riemenscheibe .6.02 wurde die Bohrung ∅ a nicht bemaßt. Diese ist ebenfalls wegen der Motorausführung offengelassen worden. Bei Montage der Scheibe auf den Wellenstumpf des Motors empfiehlt es sich, einen Kleber (Agol o. ä.) zu verwenden.



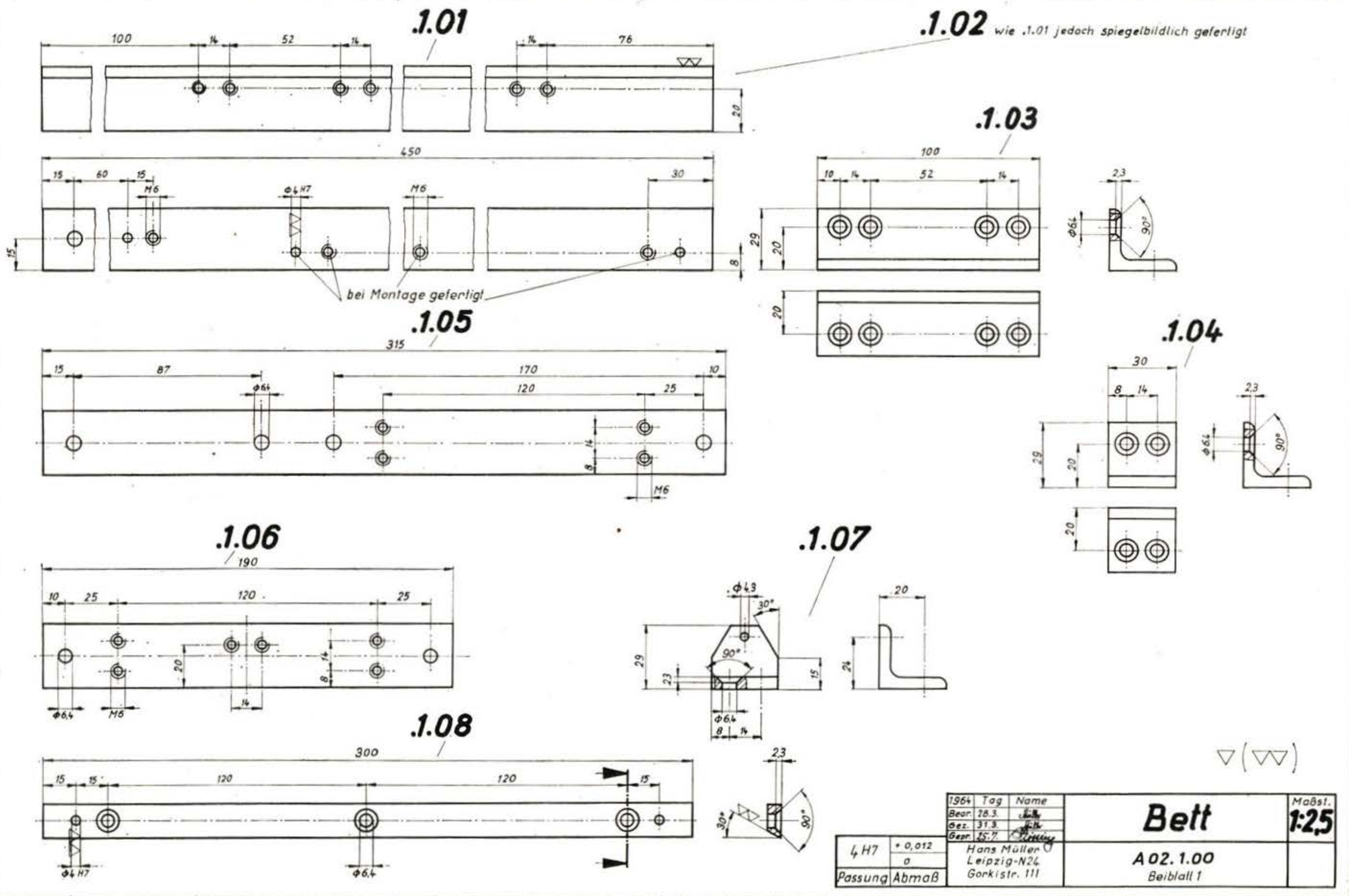


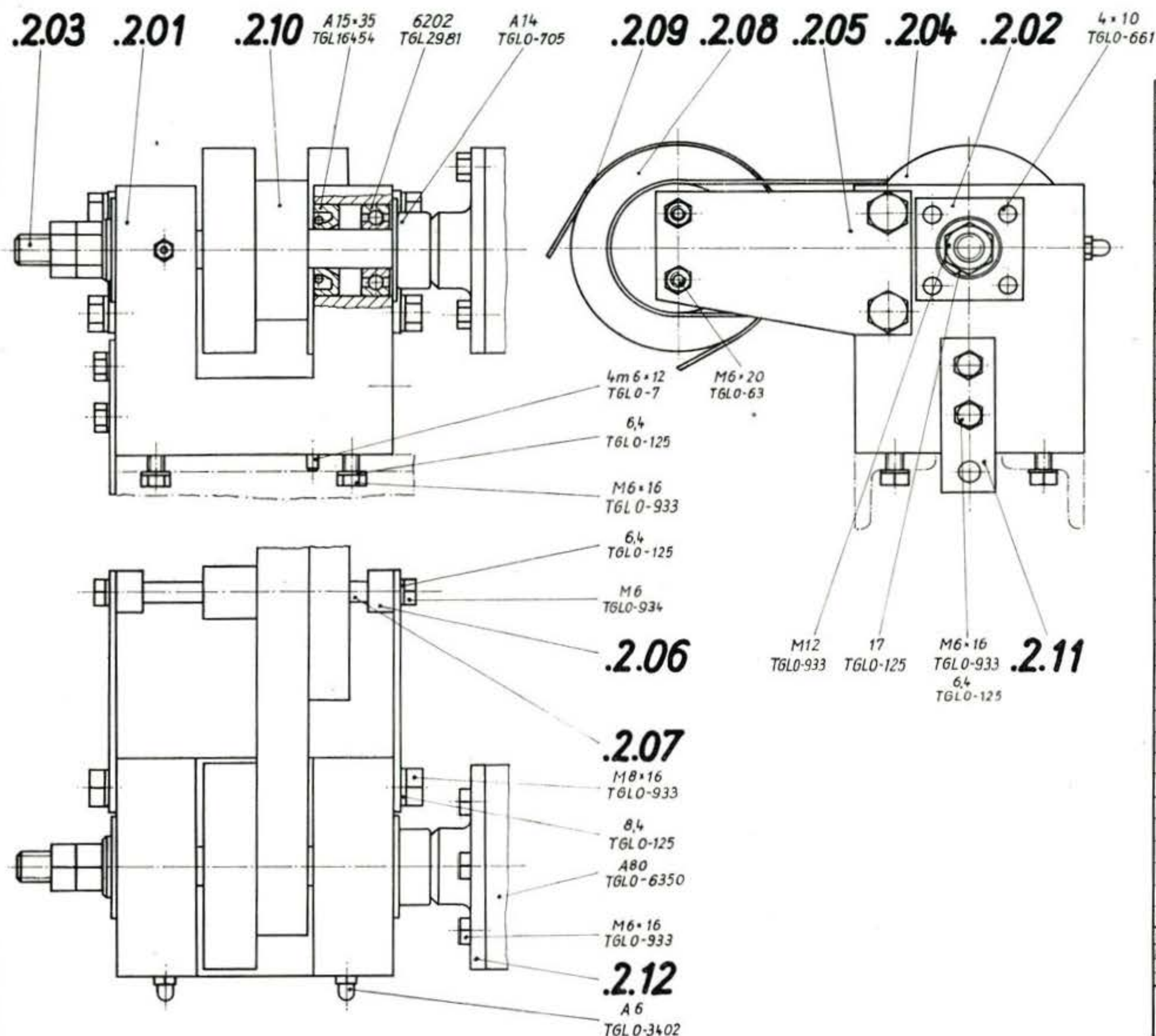
Nr.	Stck	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
6	-	Elektr. Ausrüstung	A 02.6.00	
5	-	Konsole	A 02.5.00	
4	-	Reitstock	A 02.4.00	
3	-	Support	A 02.3.00	
2	-	Spindelstock	A 02.2.00	
1	-	Bett	A 02.1.00	

1964	Tag	Name		Maßst.
Bear.	11.3.	Müller	**Drehbank**	**1:5**
Gez.	15.3.	Müller		
Gepr.	25.7	[signature]		
Hans Müller Leipzig-N24 Gorkistr. 111			A 02.0.00	



Nr.	Stck.	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
14	4	Sechskantschraube	M6×16 TGL 0-933	4D
13	4	Zylinderstift	3m6×10 TGL 0-7	
12	6	Senkschraube	M6×10 TGL 0-63	5S
11	2	Führung	A 02. 1. 08	Fl 16×6 TGL 7973 St33
10	2	Senkschraube	M6×10 TGL 0-63	5S
9	1	Lager	A 02. 1. 07	L 30×30×5 TGL 0-1028
8	6	Halbrundholzschraube	5×20 TGL 0-96	4S
7	12	Senkschraube	M6×10 TGL 0-63	5S
6	1	Leiste rechts	A 02. 1. 06	Fl 30×7 TGL 7973 St33
5	2	Leiste links	A 02. 1. 05	Fl 30×7 TGL 7973 St33
4	2	Winkel rechts	A 02. 1. 04	L 30×30×5 TGL 0-1028
3	2	Winkel links	A 02. 1. 03	L 30×30×5 TGL 0-1028
2	1	Winkel hinten	A 02. 1. 02	L 30×30×5 TGL 0-1028
1	1	Winkel vorn	A 02. 1. 01	L 30×30×5 TGL 0-1028


.1.01
.1.02 wie .1.01 jedoch spiegelbildlich gefertigt
.1.03
.1.04
.1.05
.1.06
.1.07
.1.08
bei Montage gefertigt
4 H7
+ 0,012
0
Passung
Abmaß
1964
Tag
Name
Bear.
28.3.
Gez.
31.3.
Gepr.
Hans Müller
Leipzig-N24
Gorkistr. 111
Bett
A 02. 1.00
Beiblatt 1
Maßst.
1:2,5



Nr.	Stck.	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
37	1	Spannfutter	A80 TGL 0-6350	
36	3	Sechskantschraube	M6·16 TGL 0-933	4D
35	1	Flansch	A02.2.12	Rd 85 TGL 7970 St33
34	2	Scheibe	6,4 TGL 0-125	St
33	2	Sechskantschraube	M6·16 TGL 0-933	4D
32	1	Lager	A02.2.11	Fl 20·6 TGL 7973 St33
31	1	Flachriemen	A02.2.10	Leder 2·20·410
30	1	Flachriemen	A02.2.09	Leder 2·15·340
29	1	Riemenscheibe	A02.2.08	Hartholz
28	1	Vorgelegewelle	A02.2.07	Rd 8 TGL 7970 St33
27	4	Sechskantmutter	M6 TGL 0-934	5S
26	4	Scheibe	6,4 TGL 0-125	St
25	4	Senkschraube	M6·20 TGL 0-63	5S
24	2	Lager	A02.2.06	Bl 10 TGL 10063 Ms63
23	4	Scheibe	8,4 TGL 0-125	St
22	4	Sechskantschraube	M8·16 TGL 0-933	4D
21	2	Blech	A02.2.05	Bl 3 TGL 8445 St33
20	2	Zylinderstift	4m6·12 TGL 0-7	
19	4	Scheibe	6,4 TGL 0-125	St
18	4	Sechskantschraube	M6·16 TGL 0-933	4D
17	2	Kugelschmierkopf	A6 TGL 0-3402	
16	2	Sechskantmutter	M12 TGL 0-934	5S
15	1	Scheibe	17 TGL 0-125	St
14	4	Niet	4·10 TGL 0-661	MSt 2u blank
13	1	Achsiallager	A02.2.02	Bl 2 TGL 10063 Ms63
12	1	Rillenkugellager	6202 TGL 2981	
11				
10	1	Radialdichtring	A15·35 TGL 16454	
9	1	Riemenscheibe	A02.2.04	Hartholz
8	1	Radialdichtring	A15·35 TGL 16454	
7				
6	1	Rillenkugellager	6202 TGL 2981	
5	1	Stellring	A14 TGL 0-705	
4	1	Arbeitsspindel	A02.2.03	Rd 15 TGL 11162 St50
3	4	Niet	4·10 TGL 0-661	MSt 2u blank
2	1	Achsiallager	A02.2.02	Bl 2 TGL 10063 Ms63
1	1	Spindelstock	A02.2.01	4kt 110 TGL 7971 St33

1964	Tag	Name
Bear.	2. 4.	Müller
Gez.	5. 4.	Müller
Gepr.	15. 7.	[signature]

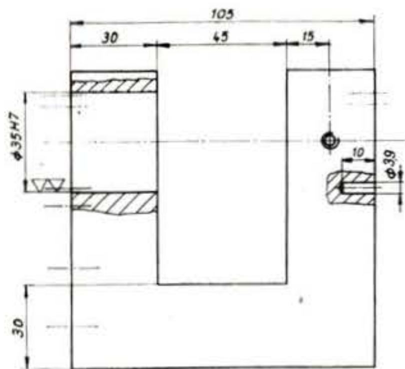
Hans Müller
Leipzig-N24
Gorkistr. 111

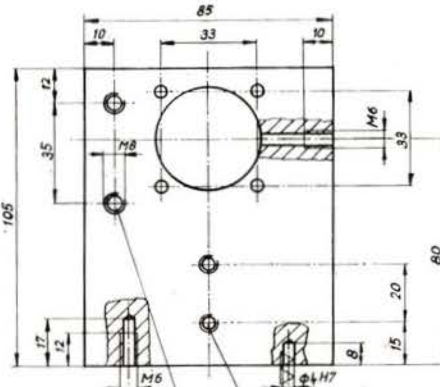
Spindelstock

Maßst.: 1:2,5

A02.2.00

Hierzu Beiblatt 1





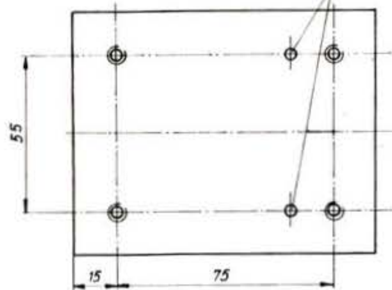
Ansicht Z 90° gedreht

bei Montage gefertigt

Bohrtiefe 18
Gewindetiefe 13

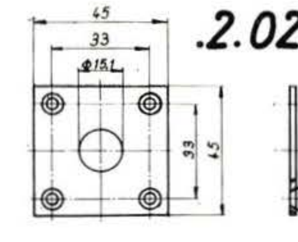
Bohrtiefe 20
Gewindetiefe 15

.2.01

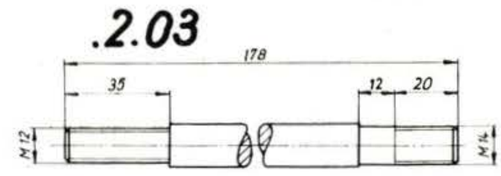


Z

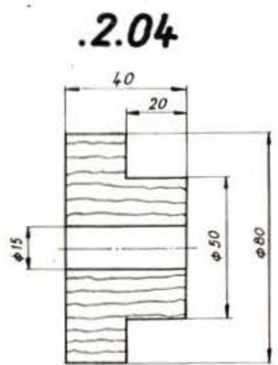
.2.02



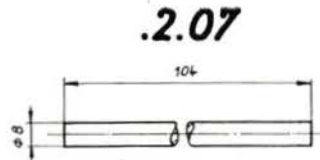
.2.03



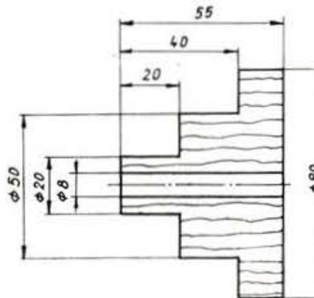
.2.04

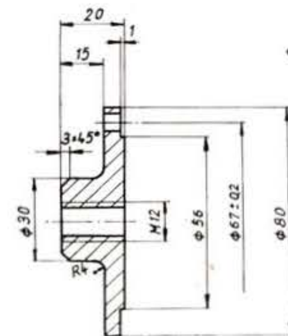


.2.07

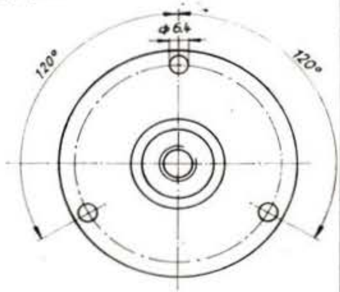


.2.08

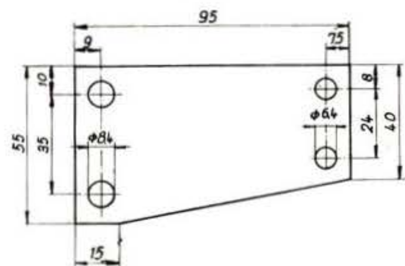




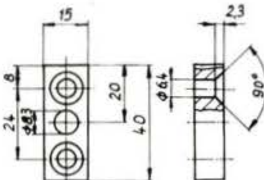
.2.12



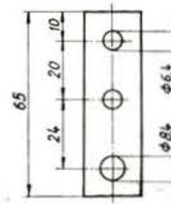
.2.05



.2.06



.2.11



▽ (▽▽)

Passung	Abmaß	1964	Tag	Name		
35 H7	+0,025 / 0	Bear.	12.4.		Spindelstock	Maßst.: 1:2,5
		Gez.	20.4.			
		Gepr.	15.7.			
4 H7	+0,012 / 0	Hans Müller, Leipzig-N24, Gorkistr. 111			A02.2.00 Beiblatt 1	

M6 TGL0-934 M6×50 TGL0-84 .3.17
M4 TGL0-934 M4×16 TGL0-551 3 II TGL15515
.3.10 M6×20 TGL0-63
.3.12 4m6×12 TGL0-7 .3.11 .3.13
.3.18
M4 TGL0-93 M4×16 TGL0-551 3 II TGL15515
.3.01
.3.02
⌀6,3
6
⌀4H7
4m6×20 TGL0-7
.3.19
22
M4 TGL0-934
4,3 TGL0-125
G100×10 TGL 2947
M6×12 TGL0-63
.3.03 M6×12 TGL0-63 .3.04 .3.03 M6×12 TGL0-63 .3.06
4m6×12 TGL0-7
M4 TGL0-934
4,3 TGL0-125
M6×12 TGL0-63
4m6×12 TGL0-7
.3.06
M6×12 TGL0-63
4m6×12 TGL0-7
M6×12 TGL0-63
.3.07
.3.16
M6×50 TGL0-84
8,4 TGL0-125
M8 TGL0-934
.3.14
.3.15
.3.08
.3.09
⌀4H7
6
12
50 TGL 2981
4m6×20 TGL0-7



Nr.	Stck.	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
41	1	Scheibe	4,3 TGL0-125	
40	1	Zugspindel	A02.3.17	Rd8TGL7970 St50
39	1	Zylinderstift	4m6×20 TGL0-7	
38	1	Sterngriff	50 TGL 2981	dunkelrot
37	1	Sechskantmutter	M8TGL0-934	5S
36	1	Scheibe	8,4 TGL0-125	St
35	1	Klaue	A02.3.16	Bl8TGL8446 St33
34	1	Zylinderschraube	M6×50TGL0-84	5S
33	2	Senkschraube	M6×20 TGL0-63	5S
32	2	Sechskantmutter	M4TGL0-934	5S
31	1	Scheibe	4,3 TGL0-125	St
30	1	Skalenring	A02.3.15	Rd25TGL7970 St33
29	1	Spindel	A02.3.14	Rd8TGL 7970 St50
28	2	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
27	1	Spindelmutter	A02.3.03	4kt20TGL7973 St33
26	4	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
25	4	Zylinderstift	4m6×12TGL0-7	
24	1	Führung	A02.3.13	Bl.6TGL8446 St33
23	1	Spannschraube	A02.3.12	M8×65TGL0-933 5D
22	1	Platte	A02.3.11	Bl.6TGL8446 St33
21	1	Strebe hinten	A02.3.10	Fl.20×6TGL7973St33
20	1	Strebe vorn	A02.3.09	Fl20×6TGL7973St33
19	6	Sechskantmutter	M4 TGL0-934	5S
18				
17	1	Schiene	A02.3.08	Bl.2TGL8445 St33
16	4	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
15	4	Zylinderstift	4m6×12 TGL0-7	
14	2	Leiste	A02.3.07	Fl16×6TGL7973St33
13	4	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
12	8	Zylinderstift	4m6×12 TGL0-7	
11	1	Vierkant rechts	A02.3.06	4kt20TGL7973St33
10	1	Vierkant links	A02.3.05	4kt20TGL7973St33
9				
8				
7	1	Schiene	A02.3.04	Bl2TGL8445St33
6	2	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
5	1	Spindelmutter	A02.3.03	4kt20 TGL 7971St33
4	4	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
3	4	Zylinderstift	4m6×12 TGL0-7	
2	2	Leiste	A02.3.02	Fl.16×6TGL7973St33
1	1	Platte	A02.3.01	Bl.6TGL8446St33

Passung	Abmaß
4H7	+0,012 / 0

Nr.	Stck.	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
50	6	Stiftschraube	M4×16 TGL0-551	
49	6	Kugel	3 II TGL 15515	
48	1	Rohr	A02.3.19	10×1TGL14100St35
47	1	Sechskantmutter	M6 TGL0-934	5S
46	1	Rohr	A02.3.18	10×1,5 TGL14100 St35
45	1	Zylinderschraube	M6×50TGL0-84	5S
44	1	Zylinderstift	4m6×20 TGL0-7	
43	1	Handrad	G100×10 TGL2947	dunkelrot
42	2	Sechskantmutter	M4 TGL0-934	5S

1964	Tag	Name
Bear.	25.4.	
Gez.	26.4.	
Gepr.	25.7.	

Hans Müller
Leipzig-N24
Gorkistr. 111

Support

Maßst.: 1:2,5

A02.3.00
Hierzu Beiblatt 1

.3.01

Schnitt A-A

.3.02

Schnitt B-B

.3.03

.3.04

.3.05

.3.06 wie .3.05 jedoch spiegelbildlich gefertigt

.3.07

Schnitt C-C

Mitte Gewinde

.3.08

.3.09 a = 8,3

Schnitt D-D

.3.10 wie .3.09 jedoch mit a = 4,2 gefertigt

.3.11

.3.12

.3.13

.3.14

.3.15

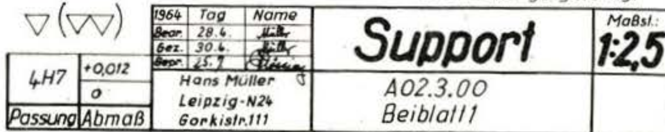
.3.16

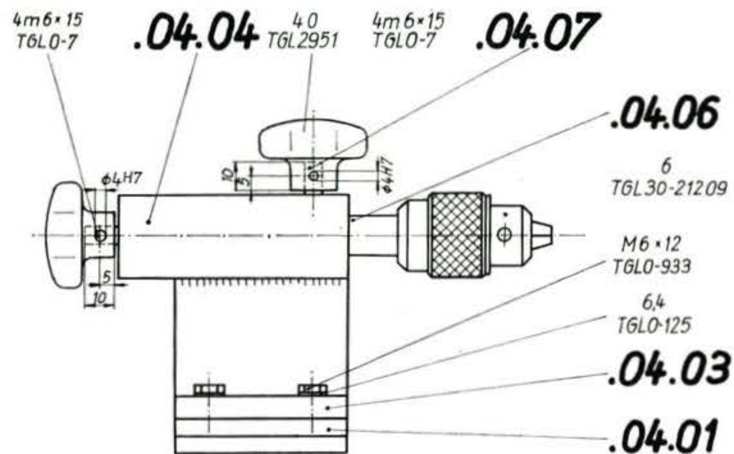
.3.17

.3.18

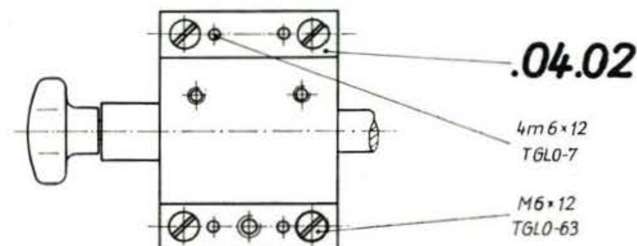
.3.19

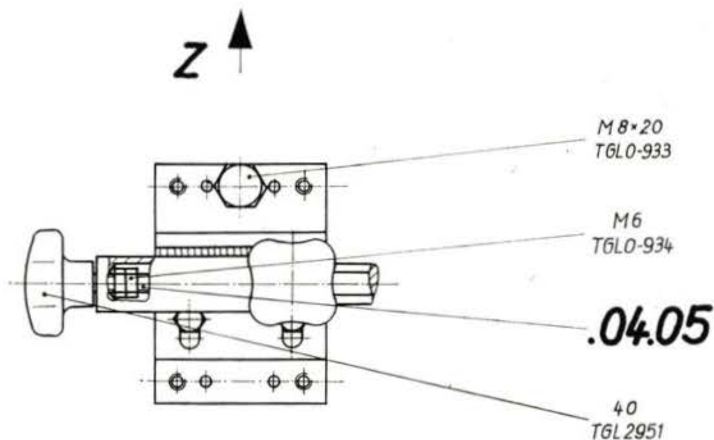
bei Montage gefertigt





Ansicht Z





Schweißnahtdicke = 4

Nr.	Stck.	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
18	1	Zylinderstift	4m6×15 TGL0-7	
17	1	Stiftschraube	A02.04.07	Rd6TGL7970St33
16	1	Sterngriff	40 TGL 2951	dunkelrot
15	1	Bohrfutter	6TGL30-21209	
14	1	Pinole	A02.04.06	Rd14TGL7970St33
13	1	Zylinderstift	4m6×15TGL0-7	
12	1	Sterngriff	40 TGL 2951	dunkelrot
11	2	Sechskantmutter	M6 TGL0-934	5S
10	1	Spindel	A02.04.05	Rd6TGL7970 St50
9	2	Scheibe	6,4 TGL0-125	St
8	2	Sechskantschraube	M6×12 TGL0-933	4D
7	1	Sechskantschraube	M8×20 TGL0-933	4D
6	1	Flachstahl	A02.04.04	Fl30×20TGL7973St33
5	1	Winkel	A02.04.03	LE80×45×8TGL9554
4	4	Zylinderstift	4m6×12 TGL0-7	
3	4	Senkschraube	M6×12 TGL0-63	5S
2	2	Leiste	A02.04.02	Fl16×6TGL7973St33
1	1	Platte	A02.04.01	Bl6 TGL8446St33

1964	Tag	Name
Bear.	2.5.	[signature]
Gez.	4.5.	[signature]
Gepr.	25.7.	[signature]

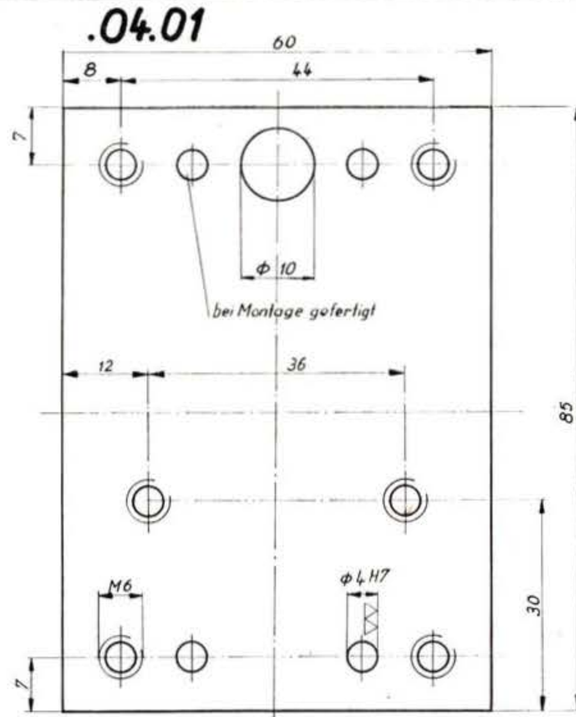
Reitstock

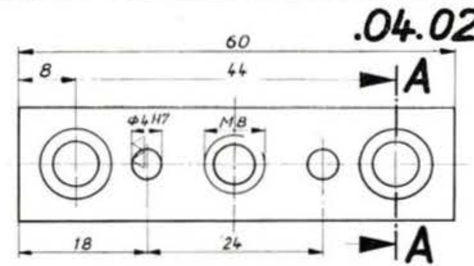
Maßst.: 1:2,5

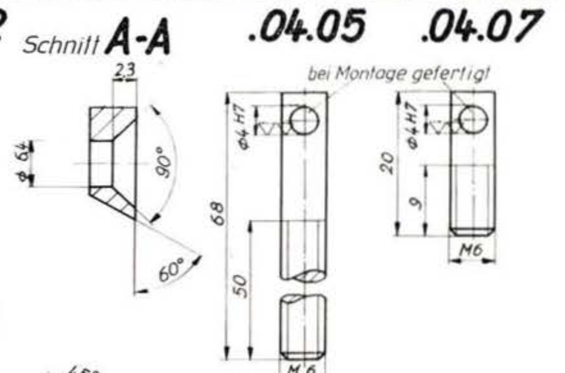
A02.04.00
Hierzu Beiblatt 1

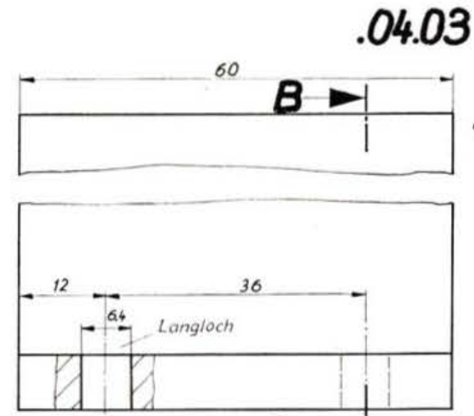
Hans Müller
Leipzig-N24
Gorkistr. 111

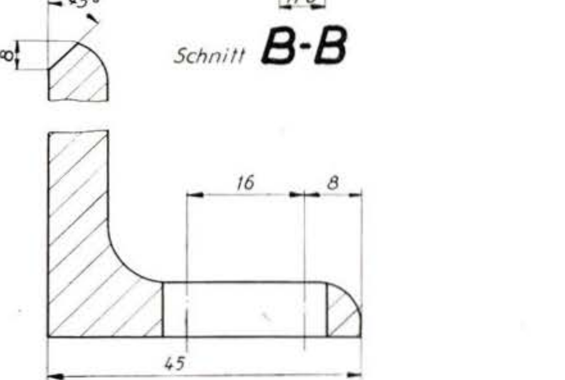
Passung	Abmaß
4H7	+0,012 0

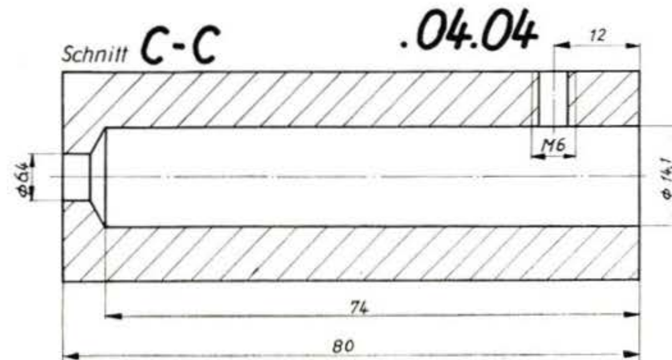


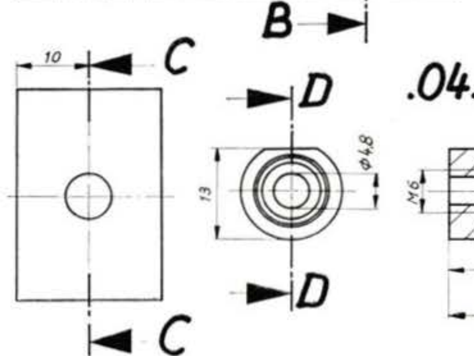


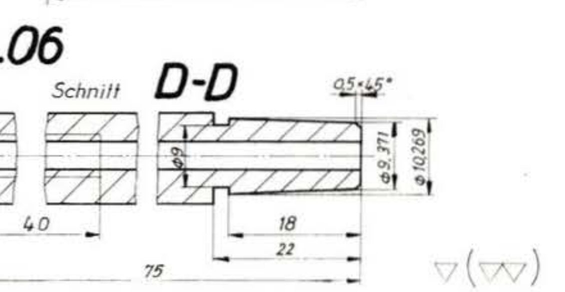




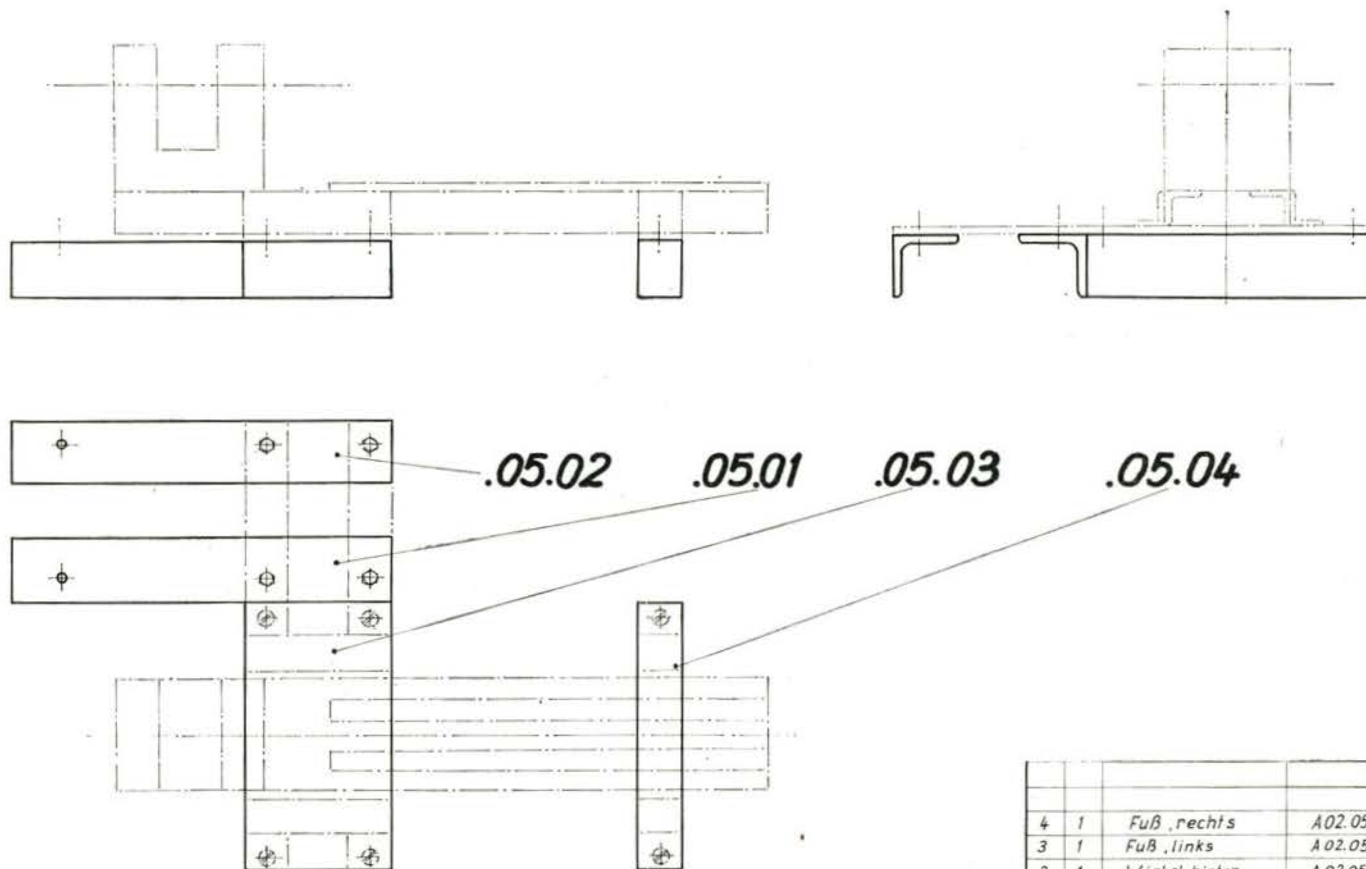




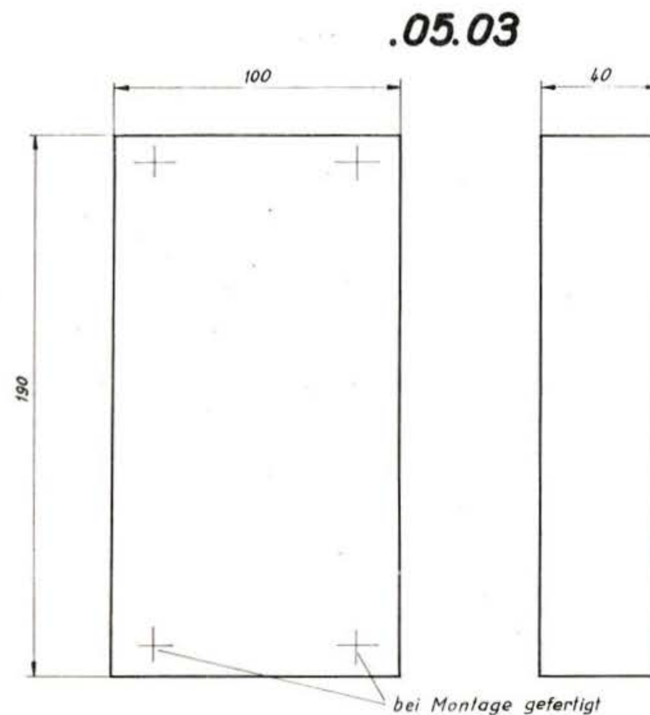


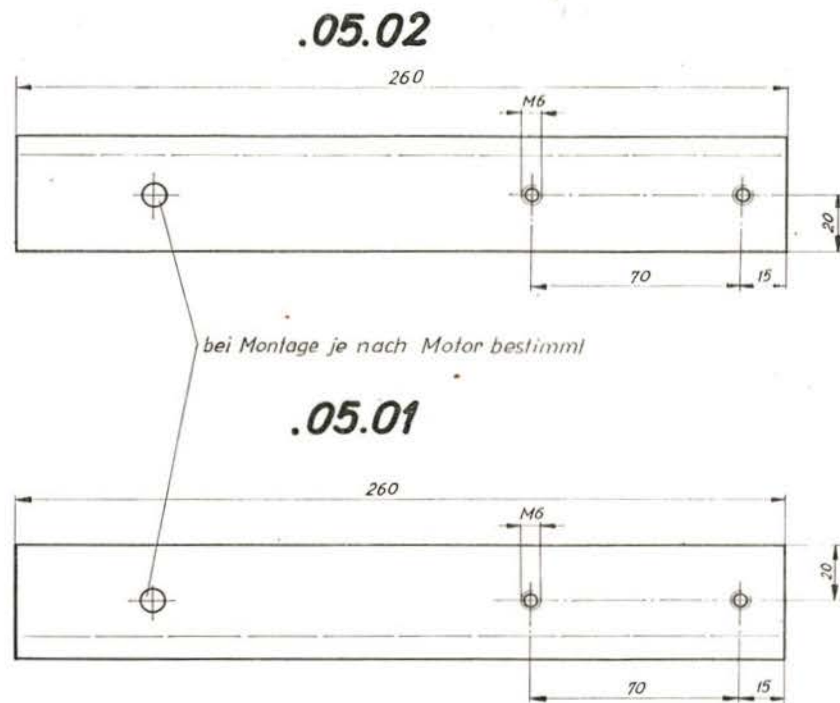


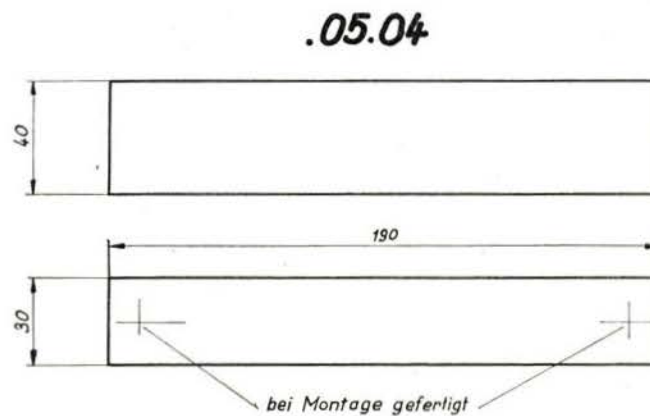
		1964 Tag Name		**Reitstock**	Maßst.: **1:1**
		Bearb. 5.5.			
		Gez. 6.5.			
4H7	+0,012 / 0	Gepr. 28.7.			
		Hans Müller Leipzig-N24 Gorkistr. 111		A02.04.00 Beiblatt 1	
Passung	Abmaß				



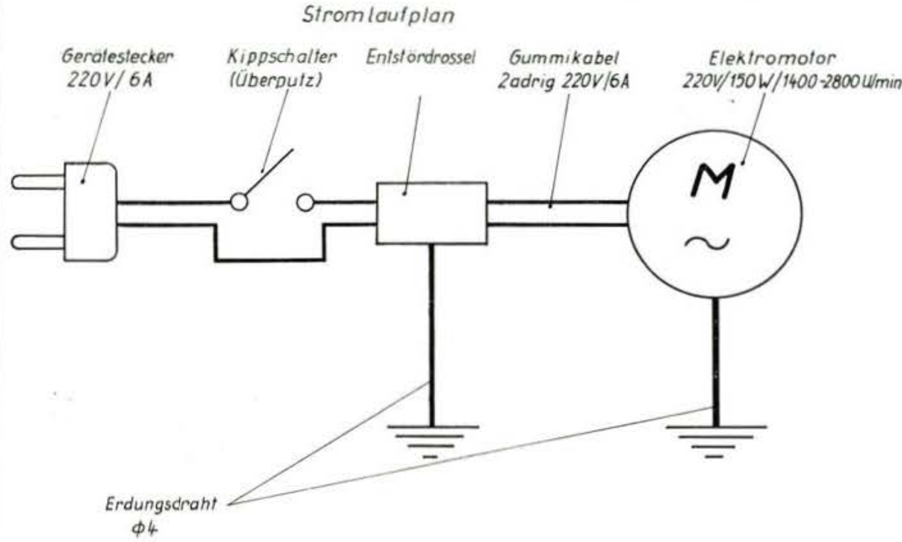
.05.02
.05.01
.05.03
.05.04
4 | 1 | Fuß, rechts | A02.05.04 | Hartholz
3 | 1 | Fuß, links | A 02.05.03 | Hartholz
2 | 1 | Winkel, hinten | A 02.05.02 | L40×40×6 TGL 0-1028
1 | 1 | Winkel, vorn | A02.05.01 | L40×40×6 TGL 0-1028
Nr | Stck | Benennung | Sach-Nr. | Bemerk.
1964 | Tag | Name
Bear | 8.5
Gez | 9.5
Gepr | 25.7
Konsole
Maßst.: 1:5
Hans Müller
Leipzig-N24
Gorkistr. 111
A 02.05.00
Hierzu Beiblatt 1

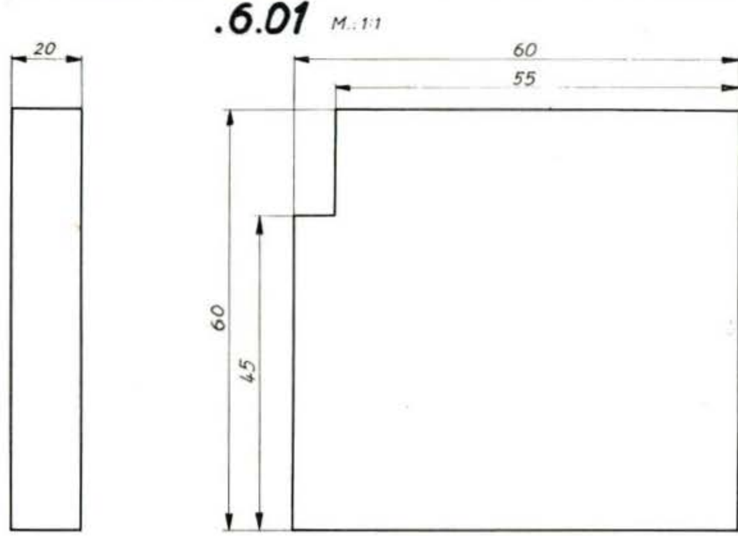


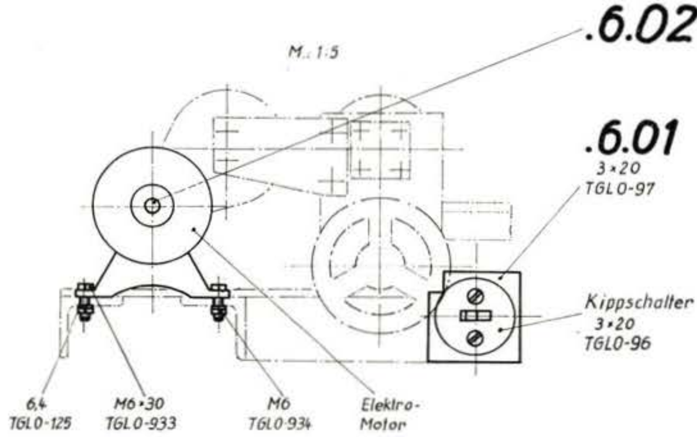


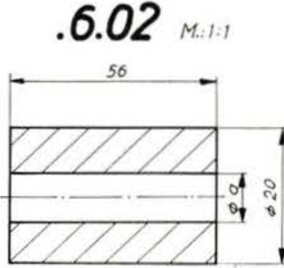


1964	Tag	Name	Konsole	Maßst.:
Bear.	10.5.	M.<initials>		1:2,5
Gez.	11.5.	M.<initials>		
Gepr.	25.7.	(signature)		
Hans Müller Leipzig-N24 Gorkistr. 111			A02.05.00 Beiblatt 1	









a nach vorhandenen Motor bestimmt

Nr.	Stck	Benennung	Sach-Nr.	Bemerk.
15	1	Entstördrossel	handelsüblich	
14	2	Sechskantmutter	M6 TGL 0-934	5S
13	2	Scheibe	6,4 TGL0-125	St
12	2	Sechskantschraube	M6×30 TGL0-933	4D
11	2	Halbrundholzschraube	3×20TGL0-96	4D
10	1	Erdungsdraht	handelsüblich	φ 4
9	3	Nagel	handelsüblich	15 lang
8	3	Schlauchschellen	handelsüblich	
7	1	Elektromotor 220V/150W	handelsüblich	1400-2800U/min
6	1	Kippschalter	handelsüblich	Überputz
5	1	Gummikabel, 2adrig	handelsüblich	220V/6A
4	1	Gerätestecker	handelsüblich	220V/6A
3	1	Riemenscheibe	A02.6.02	Hartholz
2	2	Senkholzschraube	3×20 TGL0-97	4S
1	1	Auflage	A02 6.01	Hartholz

1964	Tag	Name
Bear.	11.5.	[illegible]
Gez.	12.5.	[illegible]
Gepr.	25.7.	[illegible]

Elektr. Ausrüstung

Maßst.: 1:1, 1:5

Hans Müller
Leipzig - N24
Gorkistr. 111

A02.6.00

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41^{II}. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Schönbach

Unter der Leitung von Herrn Joachim Stoi, Schönbach Nr. 10b, hat sich eine neugebildete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Thalheim

Die Arbeitsgemeinschaft 6/25 Thalheim führt am Mittwoch, dem 5. Februar 1969, in Wolfen, Haus der Jugend – Klubraum, Thalheimer Str. 7, einen Tauschmarkt durch. Es können zum Verkauf bzw. Tausch folgende Artikel angeboten werden: Eisenbahnliteratur, Modellbahnliteratur, Modellbahnartikel in den Nenngrößen N, TT, H0 und 0.

Leipzig

Die Ausstellung der AG „Friedrich List" Leipzig, der AG der Eisenbahnfreunde Leipzig-Gohlis, der Leipziger AG 6/23 und der Gastausstellung des Verkehrsmuseums Budapest konnte im Dezember 1968 im Messehaus „Hansa-Haus" 48 000 Besucher begrüßen.
Erstmalig wurde im Rahmen dieser Ausstellung auch dem Anliegen der Eisenbahnfreunde durch regelmäßige Lichtbildervorträge Rechnung getragen. Weiterhin wurden durch die Transportpolizei Leipzig 69 Filmveranstaltungen durchgeführt. Gezeigt wurde ein aufklärender Film mit dem Titel „Tatort Bahngelände". Diese Veranstaltungen waren mit einem Zeichenwettbewerb für Kinder verbunden. Die Filmveranstaltungen wurden von 2430 Kindern und 600 Erwachsenen besucht.

Achtung! Eisenbahnfreunde des Rbd-Bezirks Halle!

Ab sofort finden die Eisenbahnfreunde im Bezirk Halle–Leipzig ihre Betreuung durch die AG der Eisenbahnfreunde Leipzig-Gohlis. Aufbau und Durchführung von Lichtbildervorträgen, Exkursionen und Sammlung von Bild- und Dokumentationsmaterial zählen zum Aufgabengebiet dieser Arbeitsgemeinschaft.

Interessenten melden sich bei Herrn Horst Schrödter, 7022 Leipzig, Wilhelm-Florin-Str. 9, oder in der Geschäftsstelle des Bezirksvorstands, Leipzig Hbf.

Eberswalde

Im Bahnbetriebswerk Eberswalde wurde eine neue Arbeitsgemeinschaft gegründet, die sich unter der Leitung von Herrn Eberhard Rosenfeldt, Angermünde, Templiner Str. 55, unserem Verband angeschlossen hat.

Aue

Zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft bittet Herr Rolf Beyer, Straße der Befreiung 39, Interessenten an der Mitarbeit, sich bei ihm zu melden.

Wer hat — wer braucht?

2/1 Biete „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 6 und 9/1964, 2, 7 und 11/1965, 5, 9 und 11/1966, 11 und 12/1967. Suche „Der Modelleisenbahner" Heft 2/1968.

2/2 Suchen Gleismaterial und Fahrzeuge von Märklin und Trix in Spur I, 0 und H0.

2/3 Biete zum Verkauf: V 60, V 100 rot, BN 150 blau, Reko-Personenwagen, Rungenwagen, Schotterwagen, Bierwagen, Trafo ME 002. Verkauf auch einzelner Stücke.

2/4 Verkaufe oder tausche gegen Wiking-Modellstraßenfahrzeuge diverse Triebfahrzeuge und Wagen verschiedener Hersteller, Gleismaterial und Modellbahnliteratur.

2/5 Biete eine V 180 (blau), zwei D-Zugwagen (Typ B), einen Gepäckwagen (alles H0).

2/6 Suche eine E 63 oder Ersatzteile aus einer defekten E 63 (drei Treibachsen, eine Blindwelle, zwei bis vier Stirnzahnräder); BR 80 — drei neue Treibachsen; BR 64 (alt) — ein Obergehäuse.

2/7 Verkaufe V 180 (Regelausführung), V 100, zwei V 200, BR 64, BR 80, BR 42, vierteiligen Doppelstockzug, Inox-Wagen, drei Schicht- und zwei Piko-Schnellzugwagen, Gepäckwagen, neun Güterwagen, zwei Blocksignale, sechs Paar Weichen (Piko), 120 gerade und 80 gebogene Schienen, Häuser, Bahnhof und Zubehör. Alles neu bzw. gut erhalten.

2/8 Gebe im Tausch guterhaltenen Märklin-Katalog D 12, 1935/36, ab, suche guterhaltenen Märklin-Katalog D 15, 1938/39.

2/9 Biete Märklin-Modelldampfmaschine Nr. 4087/8, suche Trix-Expreß V 100 oder BR 64 (Dreileiter-Gleichstrom).

2/10 Suche „Das Signal" Heft 23 sowie in H0 Loks der BR 01^5, 18^6, 22, 41, 44, 65^{10}, 78, 93 und 94 (alle Fabrikate und Eigenbau).

2/11 Verkaufe „Kleine Bahn ganz groß", „Kleine Bahn ganz raffiniert", „Der Modelleisenbahner" 1962 bis 1966 komplett — ungebunden, Piko Schwellenbandgleis, Handweichen und eine 8 mm Schmalfilmkamera AK 8. Suche Modellstraßenbahn von Prefo Dresden und dampfgetriebene Lok mit Schienen Spur 0 oder I.

2/12 Suche TT BR 85, BR 24, BR 89, D-Zug-Gepäckwagen, Tiefladewagen, Schienenbus-Steuerwagen.

2/13 Suche TT V 60, BR 85, BR 03 und Ae 6/6. Biete Matchbox-Fahrzeuge.

Helmut Reinert, Generalsekretär

WISSEN SIE SCHON ...



„Modellbauhock" würden unsere Eisenbahnfreunde aus der Schweiz unter dieses Bild schreiben. **Allmonatlich (immer am letzten Freitag) treffen sich** die Freunde der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin zu einem regen Gedankenaustausch. Interessante Vorträge und eine gute organisatorische Vorbereitung lassen jeden Abend zum Erlebnis werden. Foto: Manfred Gerlach, Berlin

● daß 1975 die Gesamtzugförderungsarbeit der DR zu 81,6 Prozent auf die Dieseltraktion und zu 18,4 Prozent auf die elektrische Traktion entfallen wird? Der Triebfahrzeugpark wird zu 91,5 Prozent aus Dieselloks und zu 8,5 Prozent aus Elloks bestehen.

● daß bei der „Union Pacific Railroad" 10 000-PS-Gasturbinenlokomotiven in Einfachtraktion 11,2 km lange Züge mit 735 beladenen vierachsigen Wagen fördern?

● daß die Jugoslawischen Eisenbahnen bis 1970 ihr elektrifiziertes Streckennetz auf 1727 km eingleisige und 730 km zweigleisige Strecken ausbauen wollen? 1964 wurden 309 km elektrisch betrieben.

● daß die Jugoslawischen Eisenbahnen eine neue 476 km lange Strecke von Belgrad nach dem Adriahafen Bar bauen? Die Strecke wird mit 50 Hz/25 kV-Wechselstrom elektrifiziert. Die 245 Tunnel haben eine Gesamtlänge von 98,5 km, die 214 Brücken eine Gesamtlänge von 15 km.

● daß die Malagassischen Eisenbahnen auf ihrem Streckennetz von 861 km 29 dieselelektrische Lokomotiven, 20 zweiachsige Rangierlokomotiven, 18 dieselelektrische Triebwagen, 45 Reisezugwagen und 800 Güterwagen im Einsatz haben? Jede Lokomotive hat eine jährliche Laufleistung von 60 000 bis 110 000 km.

● daß die drei bei der DR vorhandenen elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 18 (E 1819, E 1831 und E 1840) als Schnellfahrlokomotiven für 180 km/h umgebaut werden? Sie werden zur Erprobung von Reisezugwagen des DDR-Schienenfahrzeugbaus für den Export bei Geschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h benötigt.

● daß in Spanien eine neue Strecke von Madrid nach Burgos mit einer Länge von 276 km in Betrieb genommen wurde? Die um fast 100 km kürzere Verbindung im Vergleich zur bisherigen über Valladolid erforderte den Bau von 12 Viadukten und 40 Tunnel im Bergland von Kastilien.

● daß die Stadtväter von Venedig den Bau einer Untergrundbahn mit Anschlußstrecken zu einer oberirdischen Schnellbahn nach Padua und Treviso planen? Zur Diskussion stehen zwei Strecken mit 13 km und 18,7 km Länge.

● daß die ÖBB im Jahre 1969 mit sieben sechsteiligen elektrischen Schnelltriebzügen eine neue Direktverbindung Wien – Frankfurt (Main) einrichten wollen?

● daß seit Inbetriebnahme der sogenannten Vogelfluglinie vor fünf Jahren zwischen Westdeutschland und Skandinavien fünf Millionen Passagiere diese Verbindung benutzten?

● daß die Northern Railway in Indien den Bau einer 77 km langen Eisenbahnstrecke zwischen Kathau und Jammu zur Verbesserung der Verkehrswege nach Kaschmir begonnen haben?

● daß zwischen 1968 und 1975 das Moskauer Metro-Netz um 53 km vergrößert wird? Chefingenieur Arkadi Bakusin bezeichnete als nächstliegende Projekte den Bau eines zweiten Ringes und die Erprobung des automatischen Zugbetriebes.

Hans-Joachim Kirsche, Berlin

● daß am 27. September 1968 ein Zug, gezogen von einer Dampflok BR 58, die 6,7 km lange Strecke Zwickau (Sa.) – Zwickau-Planitz zum letzten Mal befuhr? 1907 wurde mit dem Bau dieser Zugverbindung zwischen Zwickau-Hauptbahnhof und Zwickau-Planitz begonnen. Der erste Zug befuhr die Strecke vor 60 Jahren.

Klaus Winkelmann, Zwickau

● daß im Raw „7. Oktober" Zwickau nach 60 Jahren Dampflokomotivreparatur diese Fertigung eingestellt wurde? Dafür werden Container sowie Drehgestellrahmen hergestellt. Die Reparatur der Dampflokomotiven übernimmt das Raw Meiningen.

Helmut Siegel, Annaberg-Buchholz

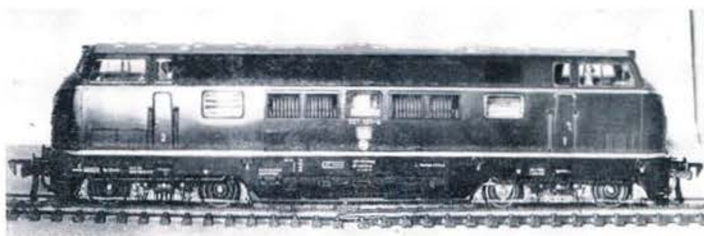


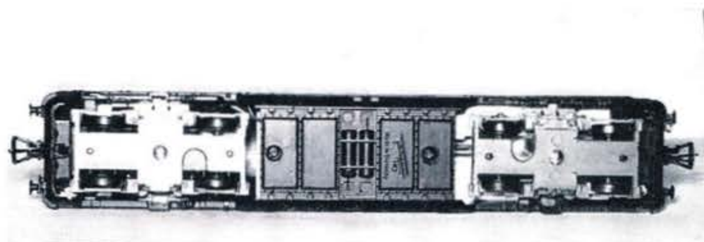
◄

● daß das Fährschiff Stralsund eine der ältesten Eisenbahnfähren Deutschlands ist? Über 70 Jahre verrichtet sie treu und brav ihren Dienst zwischen Bf Wolgast-Hafen und Wolgast-Fähre auf Usedom. Über 30 Fahrten, alle nach Bedarf, werden an manchem Tage auf der Peene unternommen. Eigenartig ist der Neigungswinkel der Gleisanlagen der Fährbrücke und des Schiffes, die im Bild durch den Gepäckwagen ersichtlich ist.

Text und Foto: Werner Schulz, Berlin

WIR STELLEN VOR





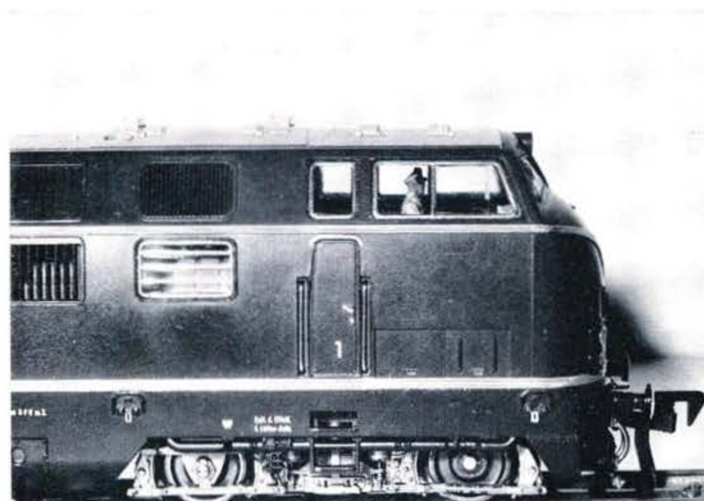
Fleischmann V 200[1]

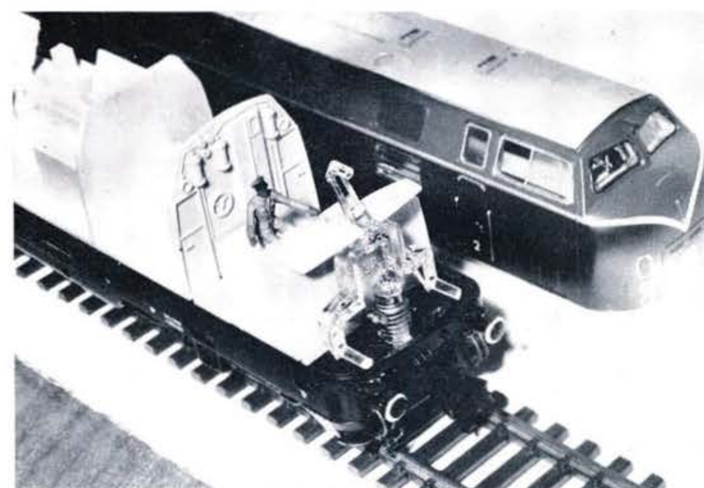
WIR STELLEN VOR · WIR STELLEN VOR · WIR STELLEN VOR

Mit diesem Modell in der Nenngröße H0 hat Fleischmann ein Triebfahrzeug in höchstmöglicher Konstruktions- und Fertigungstechnik auf den Markt gebracht. Die erste Lokomotive mit echter Inneneinrichtung! Mit Führerständen, ja sogar mit Lokführer, mit richtiger Darstellung des Motorteils und der Heizinstallation (soweit das der lokeigene Antrieb zuließ), mit richtiger Darstellung der Lokunterseite. Sehr gut ausgeführt ist auch das Oberteil mit der Dachdetaillierung. Durch die geschickte Konstruktion ist es nunmehr auch gelungen, daß die Pufferbohle beim Befahren von Gleisbögen nicht ausschwenkt.

Das Modell ist nach der schweren Mehrzweck-Diesellokomotive V 200[1] gebaut. Die Länge über Puffer beträgt 213 mm.

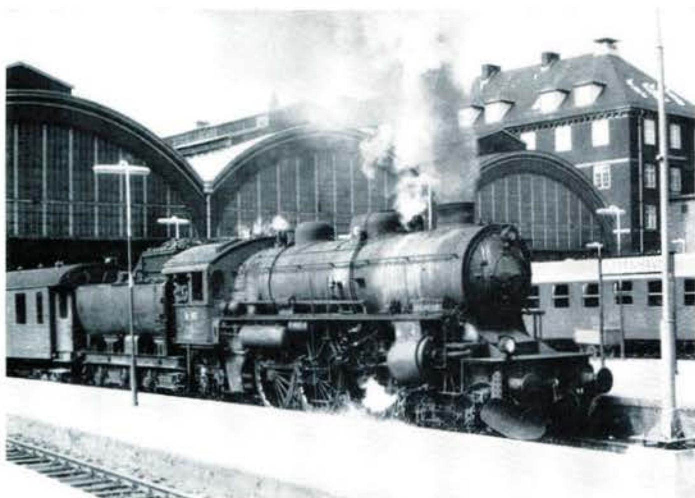
Fotos: Manfred Gerlach, Berlin







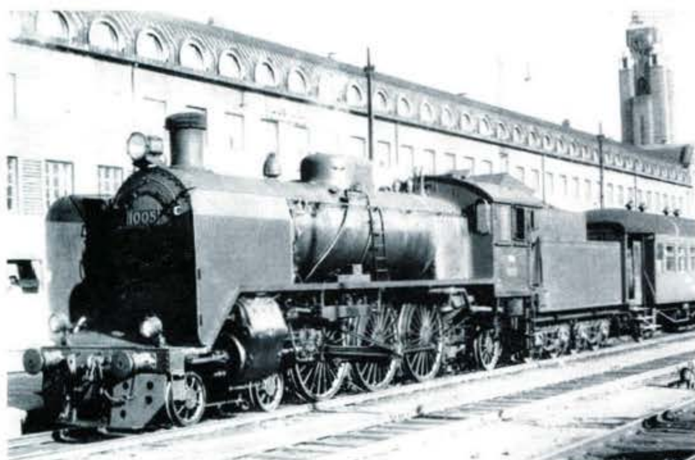
interessantes von den eisenbahnen der welt





◄ Seltener Anblick im Hauptbahnhof von Kopenhagen: Eine während des zweiten Weltkrieges gebaute Schnellzuglok der DSB mit der Achsfolge 2'C 1' vor einem Personenzug.

Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin



Auch in Finnland sind die noch keine 30 Jahre alten Schnellzugloks der Reihe 1000 (2'C 1') infolge der raschen Verdieselung zum Personenzugdienst „degradiert". Hier eine dieser Maschinen im Hauptbahnhof von Helsinki.

◄ Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin



Infolge des faschistischen deutschen Aggressionskrieges verblieben auch in Polen Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Unser Bild zeigt einen Personenzug im Hauptbahnhof von Gdansk mit einer Lok der ehemaligen Baureihe 57 und der jetzigen Bezeichnung Tw 1-53.

◄ Foto (August 1968): Manfred Loos, Berlin



Ing. **Klaus Jünemann**, Berlin
Dipl.-Ing. **Klaus Kieper**, Ahrensfelde b. Berlin, **Lothar Nickel**, Berlin

Die Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz

Noch heute besteht in der Prignitz, einem Agrargebiet im Nordwesten der einstigen Mark Brandenburg, ein zusammenhängendes Kleinbahnnetz der Spurweite 750 mm, ähnlich den ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I. Das Schmalspurnetz wird von ursprünglich fünf Kleinbahnen gebildet, die aber zweckmäßigerweise in ihrer Gesamtheit als frühere Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen betrachtet werden sollen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Bahnen:

1. Kleinbahn Perleberg—Hoppenrade
2. Kleinbahn Viesecke—Glöwen
3. Kleinbahn Kyritz—Hoppenrade mit Abzweig Rehfeld—Breddin
4. Kleinbahn Lindenberg—Pritzwalk
5. Kleinbahn Lindenberg—Kreuzweg

1. Geschichtliches

Vor dem Bau der Strecken entbrannte zunächst ein Streit zwischen den Gutsbesitzern und den Landgemeinden um die Spurweite und die Streckenführung. Da die finanzkräftigen Kreise der damaligen Gesellschaft möglichst billig zu einer Bahn kommen wollten, wurde ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung der Bau einer Schmalspurbahn beschlossen. Als Bauherren fungierten die Kreise Ost- und Westprignitz.

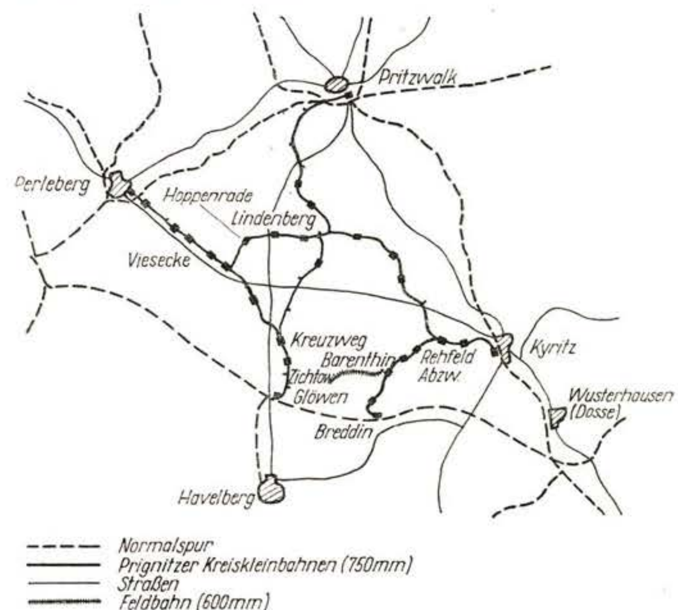
Die Gutsbesitzer forderten eine Linienführung nach ihren Interessen; jeder beanspruchte ein eigenes Anschlußgleis. Hiergegen wehrten sich die Bauerngemeinden nicht ohne Erfolg, denn vielerorts wurde dadurch ein mehrmaliges Vermessen der Linie erforderlich. Diese Uneinigkeit offenbart sich so recht durch die vielen Krümmungen, in denen sich die Bahn von Dorf zu Dorf schlängelt. Eine Ausnahme macht lediglich die Strecke Viesecke—Perleberg, die der Fernverkehrsstraße Nr. 5 (Berlin—Hamburg) folgt.

Als erste konnten die Strecken Perleberg—Hoppenrade und Kyritz—Hoppenrade mit dem Abzweig nach Breddin am 15. Oktober 1897 dem Betrieb übergeben werden. Als nächste folgte die Strecke Viesecke—Glöwen am 15. Juli 1900, schließlich Lindenberg—Pritzwalk am 14. September 1907 und Lindenberg—Kreuzweg am 2. Juli 1912. Es wurde von Anfang an der Personenverkehr eingeführt. Für den Güterverkehr bestehen in vielen Orten und auch auf freier Strecke Anschlußgleise zu den Gütern, ebenso in Kyritz zur Kartoffelflocken- und Stärkefabrik. Das abseits gelegene Gut Zichtow hatte eine eigene, etwa 4 km lange Feldbahn zum Bahnhof Barenthin an der Strecke nach Breddin. Im Volksmund wurde sie die „Zichtower Ochsenbahn" genannt, da die Loren größtenteils von Ochsen gezogen wurden. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, das Ladegut sogar zweimal umzuladen: von der Feldbahn in die Schmalspurbahn und von dieser wiederum in die Wagen der Regelspur (sofern die Produkte nicht für die Kyritzer Fabrik bestimmt waren).

Auf Grund des zu schwachen Oberbaues war der Einsatz von Rollfahrzeugen für die Beförderung normalspuriger Wagen nicht möglich, so daß die Güter an den Spurwechselbahnhöfen ausnahmslos umgeladen werden mußten. Nur auf den Strecken Lindenberg—Kreuzweg und Viesecke—Glöwen verfügte man später über 4 bzw. 10 Rollböcke. Erst nach Übernahme der Kleinbahnen durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 wurde bei weiteren Strecken der Oberbau verstärkt, so daß heute auf den Strecken Kyritz—Perleberg, Lindenberg—Glöwen und Glöwen—Havelberg der Güterverkehr mit modernen vier- und sechsachsigen Rollwagen durchgeführt werden kann.

Das Streckennetz der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen erfuhr während der ganzen Zeit seines Bestehens nur zwei Veränderungen: 1. Wegen des geringen Verkehrs wurde der Streckenteil Viesecke—Kreuzweg abgebrochen; mit dem Material baute man die nach dem zweiten Weltkrieg demontierte normalspurige Strecke Glöwen—Havelberg 1947 schmalspurig wieder auf. 2. Um das Jahr 1960 wurde die Streckenführung im Perleberger Stadtgebiet verbessert. Während die Strecke früher einer Straße folgte, verläuft sie jetzt von der niveaugleichen Kreuzung mit der Strecke Pritzwalk—Perleberg ab parallel zur Regelspur.

Bild 1 Streckenübersicht der ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen (ursprünglicher Zustand)



Der Umbau der Schmalspurstrecke auf Normalspur war geplant. 1924 scheiterte er an der Uneinigkeit über die Linienführung, und 1939 verhinderte der Ausbruch des Krieges diese Pläne.

In nächster Zeit wird auch der „Pollo", wie die Kleinbahn von den Bewohnern der Prignitz genannt wird, den Verkehr einstellen, denn der Straßenverkehr wird auch hier die Transportaufgaben übernehmen. (Hoffentlich bleibt wenigstens die letzte noch vorhandene Lokomotive aus der Gründungszeit erhalten.)

2. Streckennetz

Die Gesamtlänge der Strecken (Bild 1) betrug im Jahre 1967 101,5 km. Davon entfielen auf die Strecken

Kyritz—Perleberg	47,3 km
Abzw. Rehfeld—Breddin	10,6 km
Pritzwalk—Glöwen	34,4 km
Glöwen—Havelberg	9,2 km

Für die Strecken Pritzwalk—Glöwen und Kyritz—Lindenberg ist der Bahnhof Lindenberg Kopfstation, da beide Strecken von Osten her etwa 0,9 km (gleiche Linienführung) in den Bahnhof münden. Lindenberg ist der Hauptknotenpunkt des gesamten Netzes.

Die Kleinbahn hat auf ihren Strecken beträchtliche Höhenunterschiede zu überwinden. Der höchste Punkt mit 96,8 m über NN wird zwischen Meesendorf und Klenzenhof auf der Strecke Lindenberg—Pritzwalk erreicht, während die Strecke Kyritz—Perleberg bei Kehrberg 68,6 m über NN liegt. Als Vergleich seien hierzu die Höhenlagen von Kyritz mit etwa 43 m und Perleberg mit etwa 30 m über NN genannt. Die größte Steigung der Strecke beträgt 1 : 70, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m. Der Oberbau besteht — mit Ausnahme der für den Rollwagenverkehr zugelassenen Strecken — aus 9 m langen Schienen mit einer Masse von 16,8 kg je m, die auf 12 bzw. 13 Schwellen aus Kiefernholz verlegt sind. Zum Teil wurde der Oberbau bis zum Ende der zwanziger Jahre durch den Einbau von Schienen der Form 5 mit einer Masse von 23,8 kg je m verstärkt.

Die Bettung wurde aus ungesiebtem Grubenkies aufgeschüttet. Die Planumsbreite beträgt 3 m. Die Böschungen der Einschnitte und Dämme weisen eine Neigung von 1 : 1,5 auf.

Die Strecken kreuzen an drei Stellen, nämlich bei Perleberg (Bild 2), Pritzwalk und Kyritz, regelspurige Gleise. In Kyritz handelt es sich dabei um Anschluß- oder Nebengleise im Bahnhofsbereich. Interessant ist die Streckenführung in Perleberg. Kurz vor dem beschrankten Bahnübergang der Fernverkehrsstraße Nr. 5, neben der das Kleinbahngleis verläuft, schlägt die Strecke einen Bogen und kreuzt innerhalb des Schrankenbereichs die Regelspur (Pritzwalk—Perleberg), um dann parallel mit dieser nach Überschreitung der Stepenitz auf einer stählernen Bogenbrücke den Bahnhof Perleberg zu erreichen. Vor der Bahnhofseinfahrt kreuzen beide Strecken wiederum die Fernverkehrsstraße Nr. 5, die hier durch zwei getrennte Schrankenpaare gesichert ist, da zwischen Schmal- und Normalspur die Zufahrt zum Empfangsgebäude liegt. Direkt vor diesem liegt der Kleinbahnhof in einer gepflegten, parkartigen Grünanlage.

Bild 2 Schienengleiche Kreuzung der Schmalspur mit der Normalspur vor Perleberg



Schräg gegenüber dem Hauptbahnhof liegt übrigens — rechtwinklig zu diesem — ein weiterer Bahnhof. Dieser ist die Endstation der regelspurigen ehemaligen Kreisringbahn Perleberg—Karstädt—Berge—Perleberg, die heute fast ausschließlich mit Triebwagen der verschiedenen Bauarten der Reihe VT 135 sowie mit Leichttriebwagen VT 2.09 betrieben wird.

3. Anlagen der Kleinbahn

Wegen der ursprünglichen Zersplitterung des Netzes in fünf Kleinbahnen, die nacheinander in einem Zeitraum von etwa 15 Jahren entstanden sind, gibt es in keinem der Endbahnhöfe ein zentrales Betriebswerk, wie man es zum Beispiel bei der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn in Friedland findet.

Es existieren vielmehr an den Endbahnhöfen nur jeweils ein- oder zweigleisige Lokschuppen (in Pritzwalk, Perleberg und Kyritz mit Drehscheibe); in Kyritz ist zusätzlich ein Triebwagenschuppen vorhanden. Eine Abteilung des Raw Wittenberge zur Ausbesserung der Wagen besteht in Perleberg. Die Triebfahrzeuge unterstehen dem Bw Wittenberge. Aufrollrampen für Regelspurfahrzeuge auf Rollwagen gibt es in Kyritz, Perleberg und Glöwen. Die Zwischenbahnhöfe weisen in der Regel nur ein Ausweich- oder Ladegleis auf, das mit zwei Weichen an das durchgehende Hauptgleis angeschlossen ist. Die Empfangsgebäude sind eingeschossige, der Landschaft (und auch der Kleinbahn) angepaßte Gebäude in Fachwerk-Ziegel-Bauweise, Güterschuppen findet man nur in Lindenberg und auf den Endbahnhöfen. Einige kleine Stationen haben eine Rampe am Ladegleis. In Havelberg besteht ein Hafenanschlußgleis. Dieser Bahnhof ist gegenüber allen anderen sehr weiträumig, da er ursprünglich für die Regelspur angelegt wurde.

In Glöwen bestehen zwei Kleinbahnhöfe beiderseits der Hauptbahn. Eine Gleisverbindung zwischen ihnen gibt es nicht, so daß Fahrzeugumsetzungen nur mittels normalspuriger Überführungswagen möglich sind.

4. Sicherungsanlagen

Alle Endbahnhöfe, der Bahnhof Lindenberg sowie die niveaugleichen Kreuzungen mit Regelspurstrecken sind durch Hauptsignale (Formsignale Hf 0 und 1, in Pritzwalk Lichtsignale Hl 1, 10 und 13) gesichert, die durch Kreuztafeln So 6 angekündigt werden. Ausfahrsignale gibt es nicht. Lediglich in Pritzwalk ist das Deckungssignal für die Regelspurkreuzung gleichzeitig Ausfahrsignal. Im übrigen sind Kreuzungsbahnhöfe mit Trapeztafeln So 5 ausgerüstet. Weitere Signale an der Strecke sind Pfeiftafeln Pl 1 und 2, die Schneepflugtafeln So 7 a und 7 b sowie zahlreiche Neigungszeiger.

5. Triebfahrzeuge

5.1. Lokomotiven

Alle bisher eingesetzten Lokomotiven mit ihren wichtigsten technischen Daten sind in den Tabellen 1 bis 3 zusammengefaßt. Von den ursprünglich den Prignitzer Kreiskleinbahnen gehörenden Maschinen verblieb nur noch die 99 4503, zur Zeit überwiegend als Reserve abgestellt. Die anderen Lokomotiven, die noch 1949 in das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn eingegliedert wurden, kamen — zum größten Teil erst in den letzten Jahren — zur Ausmusterung.

Durch den Einsatz einiger leistungsstärkerer Lokomotiven von anderen Schmalspurstrecken erhielten die kleineren Cn 2 t-Loks dieser Bahn zeitweise ein anderes Einsatzgebiet. Mit ihrer geringen Achslast von nur 5 Mp konnten sie auf jeder anderen Strecke mit 750 mm Spurweite verkehren, und somit entgingen einige dieser Lokomotiven einer vorzeitigen Verschrottung.

Tabelle 1 Verzeichnis der Lokomotiven der Prignitzer Kreiskleinbahnen

Betriebs-Nr. alt	neu	DR	Gattung	Hersteller	Baujahr	Fabr. Nr.	Name	Streckeneinsatz	Bemerkung
1	11	—	Bn2t	Hagans	1897	350	v. Jagow	Perleberg—Hoppenrade	umgezeichnet Nr. 11 ... 13
2	12	—	Bn2t	Hagans	1897	351	Westprignitz	Perleberg—Hoppenrade	
3	13	—	Bn2t	Hagans	1897	352	Hoppenrade	Viesecke—Glöwen	
11	—	—	siehe Nr. 1...3						ausgemustert 1910
12	—	—							
13	—	—							
14	07—20	99 4501	Cn2t	Hartmann	1897	2262		Kyritz—Hoppenrade	ausgemustert
15	07—21	—	Cn2t	Hartmann	1897	2263	Kyritz	Kyritz—Hoppenrade	
16	07—22	99 4502	Cn2t	Hartmann	1897	2264	Dannenwalde	Kyritz—Hoppenrade	verschrottet
17	08—21	99 4503	Cn2t	Hartmann	1900	2622	Wittenberge	Viesecke—Glöwen	
18	07—23	—	Cn2t	Henschel	1914	13021		Kyritz—Hoppenrade	
19	08—22	99 4701	Cn2t	Henschel	1914	13022		Perleberg—Hoppenrade	rekonstruiert
20	07—30	99 4711	Cl'n2t	Hartmann	1920	4420		Lindenberg—Pritzwalk	verschrottet
21	07—24	—	Cn2t	Orenst. & K.	1907	2087		Lindenberg—Pritzwalk	
22	07—25	99 4504	Ch2t	Orenst. & K.	1906	2129		Lindenberg—Pritzwalk	verschrottet
23	07—26	99 4505	Cn2t	Borsig	1912	8388	Lindenberg	Lindenberg—Kyritz	verschrottet
11 II	—	—	Cn2t	Orenst. & K.	1910	4111		Perleberg—Hoppenrade	

Tabelle 2 Verzeichnis der Lokomotiven, die nach 1945 zu den Prignitzer Kreiskleinbahnen kamen

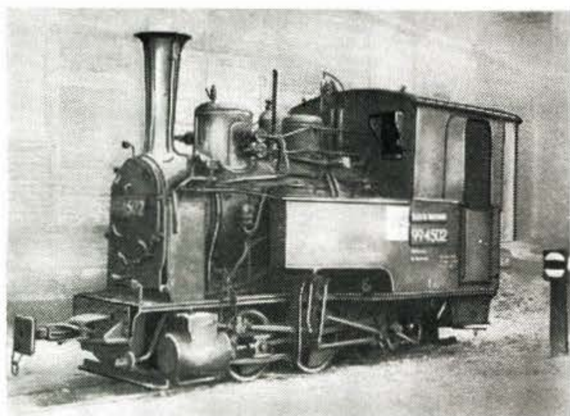
Betriebs-Nr. alt	neu	DR	Gattung	Hersteller	Baujahr	Fabr. Nr.	Name	Streckeneinsatz	Bemerkung
—	—	99 557	B'Bn4vt	Hartmann	1908	3212	—		ex sä IV K, ex Sa 149
—	—	99 576	B'Bn4vt	Hartmann	1912	3558	—		ex sä IV K, ex Sa 166
—	—	99 593	B'Bn4vt	Hartmann	1913	3713	—		ex sä IV K, ex Sa 183 Reko
—	—	99 1401	Dh2	Babelsberg	1948	15101	—		mit Schlepptender
—	—	99 4712*	Cl'n2t	Krauss	1899	4183	—		verschr. 1966 Görl.
—	—	99 4641	Dn2t	Orenst. & K.	1912	5216	—		
—	—	99 4643	Dn2t	Orenst. & K.	1922	9682	—		ex KJI
—	—	99 4644	Dn2t	Orenst. & K.	1923	10501	—		
—	—	99 4645	Dn2t	Orenst. & K.	1924	10862	—		

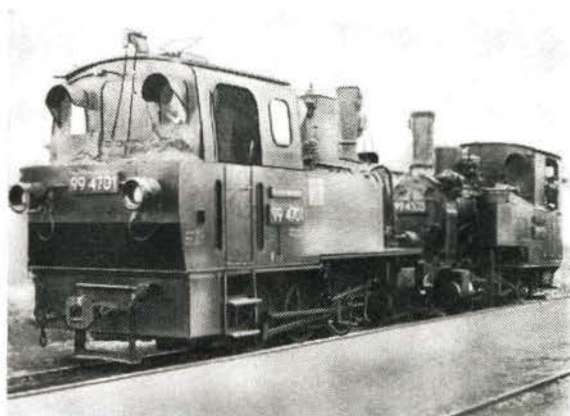
* ex FBB Nr. 11, ex ZSD U 37.007, ex DR 99 791

Tabelle 3 Technische Daten der Lokomotiven der Prignitzer Kreiskleinbahnen

DR-Nummer		99 4501 bis 99 4503	99 4504	99 4505	99 4701	99 4711	99 4712 ex 99 791	99 1401	99 4641 und 99 4644	99 4643 und 99 4645
Bauart		Cn2t	Cn2t	Cn2t	Cn2t	Cl'n2t	Cl'n2t	Dh2	Dn2t	Dn2t
Gattung		K 33.5	K 33.5	K 33.5	K 33.7	K 34.7	K 34.7	K 44.6	K 44.6	K 44.6
Baujahr		1897	1906	1912	1914	1920	1898	1948	1922	1923
Hersteller		Hartm.	Orenst.	Borsig	Henschel	Hartm.	Krauss	LOWA B	Orenst.	Orenst.
Höchstgeschwindigkeit	km/h	30	30	30	35	35	35	35	30	30
Zylinderdurchmesser	mm	250	300	240	265	250	290	370	340	330
Kolbenhub	mm	380	350	400	360	400	400	400	350	400
Steuerungsart und Lage		Aa	Aa	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha
Dampfüberdruck	at	12	12	12	12	12	12	13	12	12
Rostfläche	m²	0,55	0,6	0,5	0,71	0,6	1,0	1,6	1.14	1,14
Heizfläche Feuerbüchse	m²	2,6	2,95		2,89	2,95	4,5	6,04	5.3	5.3
Heizfläche Heizrohre	m²	24,13	30,05		23,49	27,37	41,4	2,9	43.0	43,0
Heizfläche Rauchrohre	m²	—	—	—	—	—	—	33.95	—	—
Heizfläche gesamt	m²	26,73	33,0	26,0	26,38	30,32	45,9	42,89	48,3	48,3
Überhitzer-Heizfläche	m²	—	—	—	—	—	—	18,0	—	—
Abstand zwischen den Rohrwänden	mm	1960	2400		2310	2475	3250	2600	2650	2650
Inhalt Wasserkasten	m³	2,0	1,75	1,5	1,8	2,4	3,2	5.5[1]	4,0	3,5
Inhalt Kohlenkasten	t	0,5	0,8	0,6	0,85	0,8	1,36	3,0[1]	1.1	1,0
Treibrad-Durchmesser	mm	680	750	800	800	780	845	800	800	800
Laufrad-Durchmesser	mm	—	—	—	—	480	580	—	—	—
Gesamt-Achsstand	mm	1800	1900	2000	2000	3220	4000	2800[3]	3300	3000
Länge über Puffer	mm	6200	6400	6059	6410	7190	7590	12014[2]	7800	8300
Breite der Lok	mm	1980		2100	2250	2250	2200	2320	2100	
Lokhöhe über SO	mm	3200	3200	3110	3250	3200		3400	3200	3200
Lokmasse leer	t	18.1	13,0	12.3	14.3		19.5	23.4	17.0	18.0
Lokmasse betriebsfertig	t	20,0	15,5	15.5	18,2	25.0	24,0	25.6[4]	22,6	23.7
Zugkraft (0,6 p)	Mp	2,64	3.02	2,07	1,82	2,3	2.86	5,35	3,65	3,91

[1] Angaben gelten für Schlepptender
[2] mit Schlepptender 8258 mm
[3] mit Schlepptender
[4] mit Schlepptender 39,6 t


Bild 3 Lok 99 4502 in Havelberg kurz vor Verschrottung (September 1965)


Bild 4 Lokomotiven 99 4701 und 99 4503 vor dem Lokschuppen in Perleberg (September 1967)

So waren zur Aushilfe auf der Strecke Nauen—Senzke—Kriele folgende Lokomotiven eingesetzt:

99 4502 (Bild 3) in der Zeit vom 10. September 1954 bis 29. März 1955 und vom 12. November 1956 bis 22. März 1960,

99 4503 (Bild 4) in der Zeit vom 16. Oktober 1954 bis 8. März 1956.

Die 99 4502 kam nach ihrem zweiten Einsatz in Nauen gleich zur Strecke Jüterbog bzw. Luckenwalde—Dahme, bei der sie allerdings nur für örtliche Leistungen verwendbar war, da die Vorräte für den Zugdienst über die gesamte Strecke nicht ausreichten.

Am 15. Oktober 1961 wurde sie wieder nach Perleberg zurückgebracht.

Gleichfalls nach Dahme kam am 8. Oktober 1964 die Lok 99 4501, allerdings nur noch als Heizlok für eine in der Nähe gelegene LPG. Mit dem 24. Dezember 1964 war ihre Frist abgelaufen, und sie kaum daraufhin nicht mehr zum Einsatz. Die anderen Lokomotiven erhielten teilweise Verbesserungen an einigen Bauteilen, wobei vor allem das Führerhaus und die Ventile am Kessel mit ihren Bedienungselementen verändert wurden. Die Lok 99 4701 (Bild 4) wurde sogar rekonstruiert. Dabei wurde ein neuer Kessel eingebaut und der gesamte Aufbau etwas verändert. Während sich der Kohlevorrat bei der alten Ausführung neben dem Kessel befand, bekam er jetzt seinen Platz hinter dem Führerhaus. Das Führerhaus selbst wurde etwas verlängert und erhielt einen modernisierten Aufbau mit abgeschrägten Seitenwänden. Auf den Strecken der Prignitzer Kreiskleinbahnen verkehren zum Teil noch Lokomotiven, die von anderen Bahnen beschafft wurden. So kam durch den letzten Krieg, in dem vielfach Lokomotiven und Wagen innerhalb kürzester Frist ein anderes Einsatzgebiet erhielten, die 99 791 von der Friedländer Bezirksbahn (ČSD) hierher. Diese von Krauss in Linz gebaute C1'n 2 t-Lok entsprach in ihrem Aufbau den in Österreich verbreiteten Lokomotiven der Reihe U für 760 mm Spurweite. Entsprechend den Kessel- und Triebwerksabmessungen war diese Maschine leistungsstärker als jede „Prignitzer" Lokomotive. Vom Karl-Marx-Werk in Babelsberg gelangten 24 Neubaulokomotiven für 750 mm Spurweite in den Jahren 1952 bis 1956 zur Auslieferung. Sie erhielten die Betriebsnummern ab 99 771. Somit wäre die Nummer 99 791 zum zweitenmal besetzt worden.

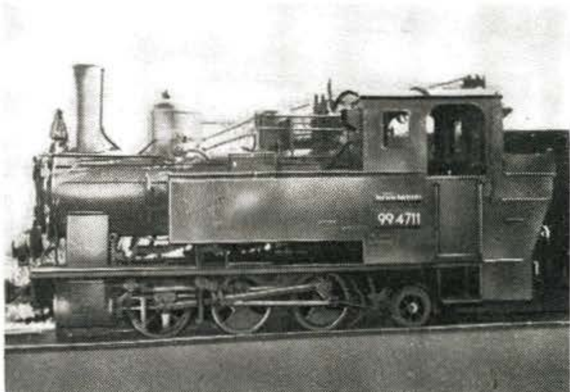
Um dies zu vermeiden und die geschlossene Nummernserie der Neubaulokomotiven zu erhalten, bekam die alte 99 791 die neue Betriebs-Nummer 99 4712 im Anschluß an die bereits vorhandene 99 4711 (Bild 5), ebenfalls eine C1'n 2 t-Lok.

Im Jahre 1948 erschien eine neue Lokomotive, die aus einem umfangreichen Exportauftrag des Karl-Marx-Werkes in Babelsberg stammte. Zuerst als „001" bezeichnet, erhielt sie bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die Betriebs-Nr. 99 1401. Diese Dh 2-Lok mit dreiachsigem Schlepptender hatte entsprechend ihrem vorgesehenen Einsatzgebiet in der Sowjetunion auf Wahldbahnen eine sehr große Rostfläche für Holzfeuerung. Der Tender hatte einen hohen Aufsatz zur Aufnahme des Feuerholzes, der aber nun überflüssig war und entfernt wurde. Diese Lokomotive war mit ihren 250 PS noch zugkräftiger als die 99 4712. Sie konnte Kurven noch mit einem Halbmesser von 40 m befahren, wozu die zweite und dritte Achse je 25 mm Seitenspiel aus der Mittellage heraus hatten. Die vierte Achse war Treibachse. Dadurch fiel die Treibstange besonders lang aus. Vom Hersteller wurde die Lok mit einer kompletten Bremsausrüstung der Bauart Knorr versehen, mit der nur sie selbst, aber kein Zug gebremst werden konnte, da der gesamte Wagenpark, für den die Lok vorgesehen war, mit der Seilzugbremse (Gewichts- bzw. Heberleinbremse) ausgerüstet ist. Deshalb erhielt sie später für den Betrieb auf unserer Bahn zusätzlich eine entsprechende Vorrichtung zum Betätigen der Wagenbremsen. Leider blieb diese Lokomotive bei der Deutschen Reichsbahn ein Einzelgänger.

Von den Schmalspurbahnen der Rbd Dresden wurden drei sächsische IV-K-Loks zur ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahn umgesetzt: 99 557, 99 576 und 99 593, von denen stets zwei Maschinen im Einsatz sind. Mit der Stillegung der ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I im September 1965 (siehe Heft 4/1966) fanden die hier eingesetzten Dn 2 t-Loks in der Prignitz eine neue Heimat. Die vier Lokomotiven wurden rekonstruiert, wobei sie mit neuen Kesseln gleicher Ausführung ausgerüstet wurden. Auch das Führerhaus erhielt wie bei der 99 4701 ein anderes Aussehen. Äußerlich unterscheiden sich diese Maschinen trotzdem noch in zwei Bauarten:

Die 99 4641 und 99 4644 haben Außenrahmen und Flach-

Bild 5 Angeheizte Lok 99 4711 in Perleberg (September 1965)



schieber; die dritte Achse als Treibachse ist wie gewöhnlich mit Spurkranz ausgerüstet; die 99 4643 und 99 4645 haben Innenrahmen und Kolbenschieber; die dritte Achse als Treibachse ist spurkranzlos.

Der letzte Neuzugang erfolgte Anfang 1967 mit der 99 4511, einer interessanten Lokomotive. Sie stammt von der ehemaligen Kreisbahn Rathenow—Senzke—Nauen und versah dort ihren Dienst bis zur Schließung des verbliebenen Reststücks Nauen—Kriele im Mai 1961. Danach kam sie zu den Kleinbahnen der Insel Rügen. Im Jahre 1965 wurde sie im Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft" in Görlitz rekonstruiert wobei wohl nur die Nummernschilder unverändert blieben. Aus der ursprünglichen C1'n 2 t-Lok entstand eine Cn 2 t-Lok. Hierbei war eine umfangreiche Rahmenänderung erforderlich; die alten Zylinderblöcke mit Flachschiebern wurden gegen neue mit Kolbenschiebern ausgetauscht; der Kessel wurde erneuert und vergrößert und seine Lage erhöht.

Das Führerhaus und die Wasserkästen veränderte man ebenfalls. Schließlich erhielt die Lok auch neue Radsätze mit Gegengewichten in Sichelform. Es handelt sich also fast um einen Lokomotivneubau. Äußerlich ähnelt die Maschine jetzt sehr der 99 4701. Obwohl die Betriebs-Nummer wie bisher blieb, ist sie jetzt unrichtig, denn nach dem Nummernschema der Deutschen Reichsbahn für die ehemaligen Privatbahnlokomotiven weist die 4. Ziffer — hier die „5" auf die durchschnittliche Achslast der gekuppelten Achsen hin. Durch den Fortfall der Laufachse hat sich jedoch die Achslast auf 6 oder 7 Mp erhöht. Die richtige Betriebs-Nummer müßte dementsprechend mit 99 46.. oder 99 47.. beginnen.

5.2. Triebwagen

Noch heute versehen bei den ehemaligen Prignitzer Kreiskleinbahnen zwei der bekannten Wismarer Schienenomnibusse vom Typ Is ihren Dienst. Diese kleinen originellen Busse wurden im Jahre 1939 geliefert und sind bei den Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn einmalig (näheres siehe Heft 1/1968, Seite 25 „Der Wismarer Schienenbus, Bauart Hannover").

Technische Daten der Schienenbusse VT 133 524/525 (ex 701 und 702)

Kraftmaschine	Dieselmotor (Garant 32)
Kraftübertragung	dieselmechanisch
Drehzahl des Motors	2200 min^{-1}
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Achsstand	3500 mm
Raddurchmesser	700 mm
Masse, betriebsfähig	6,5 t
Länge über Puffer	10 250 mm
Länge des Wagenkastens	7240 mm
Breite des Wagenkastens	2300 mm
lichte Höhe, innen	1950 mm
Sitzplätze	24
Klappsitze	10
Stehplätze	16

6. Der Wagenpark

Die Personenwagen der Kleinbahn sind ausnahmslos Vierachser mit fünf einfachen oder zweifach gekoppelten Fenstern auf jeder Seite und Oberlichtaufbau auf dem Dach, der allerdings jetzt völlig geschlossen ist (Bild 6). Die Seitenwände sind wie bei den Abteilwagen der Regelspur unten etwas eingezogen. Alle diese Wagen sind mit einer Gewichtsbremse ausgerüstet, deren Leinen in üblicher Art über die Dächer geführt werden. Das Innere der Wagen ist in Abteile, allerdings ohne Türen, aufgegliedert. Die Heizung erfolgt durch kohlegefeuerte Öfen. Neben diesen „echten Prignitzern" sind auch Wagen der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow I sowie sächsische Fahrzeuge im Einsatz.

Die Gepäckwagen der Kleinbahn sind teils vierachsig und teils zweiachsig. Die Vierachser (Bild 7) sind wie die Reisezugwagen mit Stahlblech verkleidet. Da diese

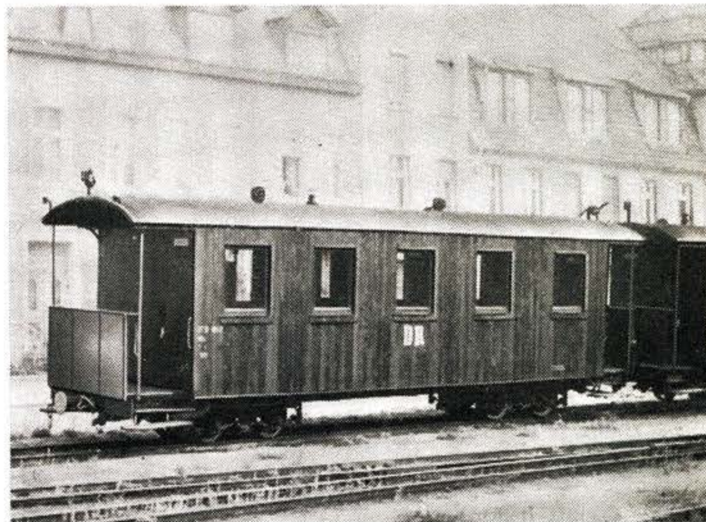


Bild 6 Personenwagen der Prignitzer Kreiskleinbahnen

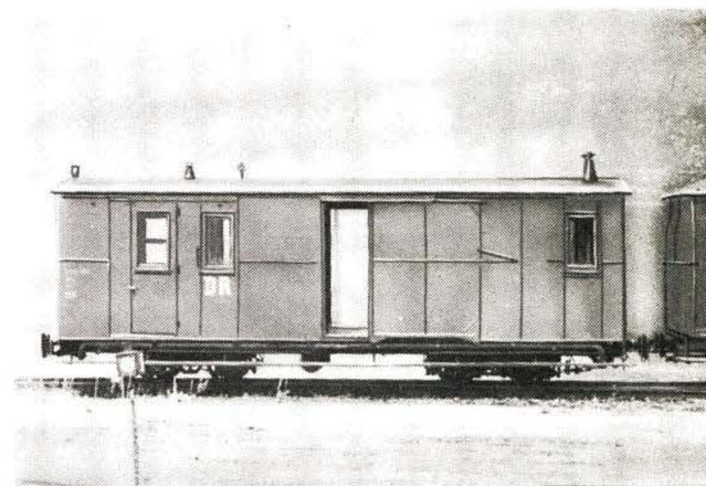


Bild 7 Original-Gepäckwagen der Prignitzer Kreiskleinbahnen (September 1967 in Perleberg)

Bild 8 Gedeckter Güterwagen in Kyritz (Oktober 1966)



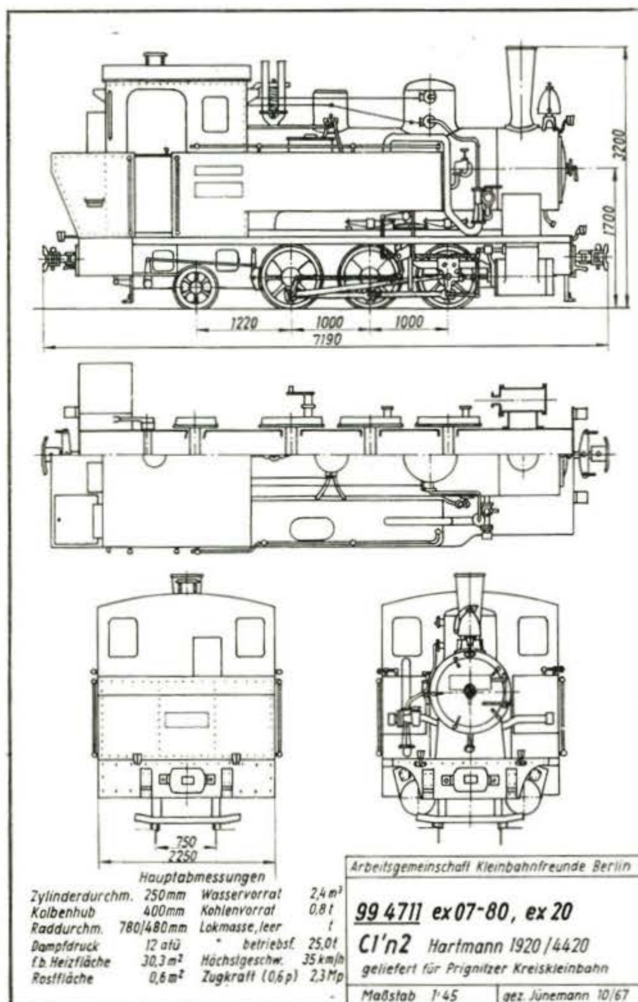
Tabelle 4 Technische Daten einiger typischer Wagen der Prignitzer Kreiskleinbahnen

Gattung	Baujahr	Anzahl	LüP mm	Achsstand mm	Achsstand Drehgestell mm	Drehzapfenabstand mm	Gesamthöhe über SO mm	Wagenkasten Länge mm	Wagenkasten Breite mm	Wagenkasten Höhe mm	Sitzplätze Anzahl	Ladefläche m²	Eigenmasse t
B4i	1897...1912	16	10 000	—	1 030	6 000	3 080	7 750	2 250	2 110	30	—	7,4
BB4itr	1897...1914	4	12 500	—	1 300	7 500	3 300	10 200	2 500	2 300	45	—	9,5
Pw	1914	6	6 700	3 800	—	—	3 220	6 000	1 900	2 100	—	5,4	3,8
GGw	1904	4	10 660	—	1 300	6 700	2 920	9 700	2 100	2 050	—	17,6	6,9
Gww	1915	84	6 900	3 500	—	—	2 750	6 100	1 900	1 820	—	10,8	3,4
Gkw	1904...1906	1	7 500	3 500	—	—	2 980	6 150	2 000	2 150	—	10	5,4
RRw	1947	4	7 800	—	1 030	4 500	1 000	7 100	2 040	2 900	—	13,7	3,74
Oww	1897	67	6 500	3 500	—	—	1 450	6 100	1 900	700	—	10,8	2,7
OOw	1947	26	7 800	—	1 000	4 500	1 500	7 150	2 150	500	—	13,6	3,7
Rf 4	1911	15	8 000	—	1 000	5 400	—	—	—	—	—	—	5,8
Rf 6	1923	6	7 800	—	1 400	4 800	—	—	—	—	—	—	6,6
Schneepflug	1933	1	4 800	1 800	—	—	1 450	3 200	2 200	500	—	6	2,6

Tabelle 5 Betriebsleistungen 1935

Kleinbahnstrecke	Lok Anzahl	Streckenlänge km	Beförderte Personen	Personen-km	Beförderte Güter t	Güter-Transportleistungen tkm	Betriebseinnahmen RM
Kyritz—Hoppenrade / Breddin	4	41,75	52 773	510 495	52 485	1 310 000	143 134
Lindenberg—Pritzwalk	3	18,68	8 549	108 267	10 257	138 000	26 554
Lindenberg—Kreuzweg	1	10,20	10 552	55 000	13 692	111 000	17 928
Perleberg—Hoppenrade	2	16,09	25 202	220 347	8 118	103 000	32 583
Viesecke—Glöwen	1	15,18	15 585	105 000	21 661	211 000	46 224

Bild 9 Maßskizze mit Hauptabmessungen der Lok 99 4711 aus der Dokumentation für Schmalspurlokomotiven, die von der AG „Kleinbahnfreunde" aufgebaut wurde (der Maßstab beträgt hier 1 : 90)



Wagen keine Endbühne aufweisen, sind sie mit durchgehenden Trittbrettern ausgerüstet. Die zweiachsigen güterwagenähnlichen Gepäckwagen waren vermutlich auch für Güterzüge bestimmt. Allen diesen Wagen gemeinsam ist ein kastenartiger Aufbau an einem Ende des Daches, in dem die Bremsleine umgelenkt und zur Handwinde geführt wird. Da bei den zweiachsigen Gepäckwagen der Aufbau sehr hoch ist, wurde dieser wahrscheinlich früher auch als „Ausguck" für den Zugführer benutzt.

Die Güterwagen sind größtenteils zweiachsig und entsprechen in ihrem Äußeren etwa den von den Rügenschen Kleinbahnen her bekannten Lenz-Typen (Bild 8). Eine Anzahl der gedeckten Wagen ist mit Handbremsen ausgerüstet. Es fehlt jedoch hier die Gewichtsbremse. Auch der Güterwagenpark besteht aus Fahrzeugen verschiedener ehemaliger Kleinbahnen.

Zum Transport regelspuriger Wagen werden vier- und sechsachsige Rollwagen eingesetzt. Alle Züge führen einen sogenannten Stangenwagen mit, einen kurzen, flachen Vierachser mit einem über die ganze Breite reichenden Bremserhaus. Auf dem Wagen werden die jeweils benötigten Kuppelstangen für die Rollwagen mitgeführt. Neben dieser Funktion dient er aber auch gleichzeitig als Schutzwagen. Als Spezialfahrzeug sei noch der kleine in Perleberg stationierte Schneepflug erwähnt, der 1955 aus dem Umbau eines ehemaligen Gepäckanhängers für die Schienenbusse entstand.

In der Tabelle 4 sind die technischen Daten für einige typische Vertreter des Wagenparks angegeben.

7. Verkehrsleistungen

In der Tabelle 5 sind die Verkehrsleistungen der Kleinbahnen aus dem Jahre 1935 im Vergleich zur Anzahl der Lokomotiven und zur jeweiligen Streckenlänge angegeben.

Literatur

M. Pohl / G. Strommenger; Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Verlag der Verkehrstechnik, Berlin, 1936

E. Stadtkus; 60 Jahre Pollobahn; Unsere Heimat 10/1957; Blätter aus der Prignitz

Geschäftsberichte der Ostprignitzer Kreiskleinbahnen Lindenberg – Pritzwalk und Kyritz – Hoppenrade über die Rechnungsjahre 1924 bis 1931

Bei der Ausarbeitung der Tabellen 1 und 2 gaben Herr Fritz Hager, Dresden, und Herr Wolfgang Valtin, Berlin, Unterstützung.

...in bekannter Qualität

Spezialwagen und Modellsignale in Baugröße H0

GÜNTER DIETZEL 703 Leipzig

Mietbehälter auch einzeln lieferbar



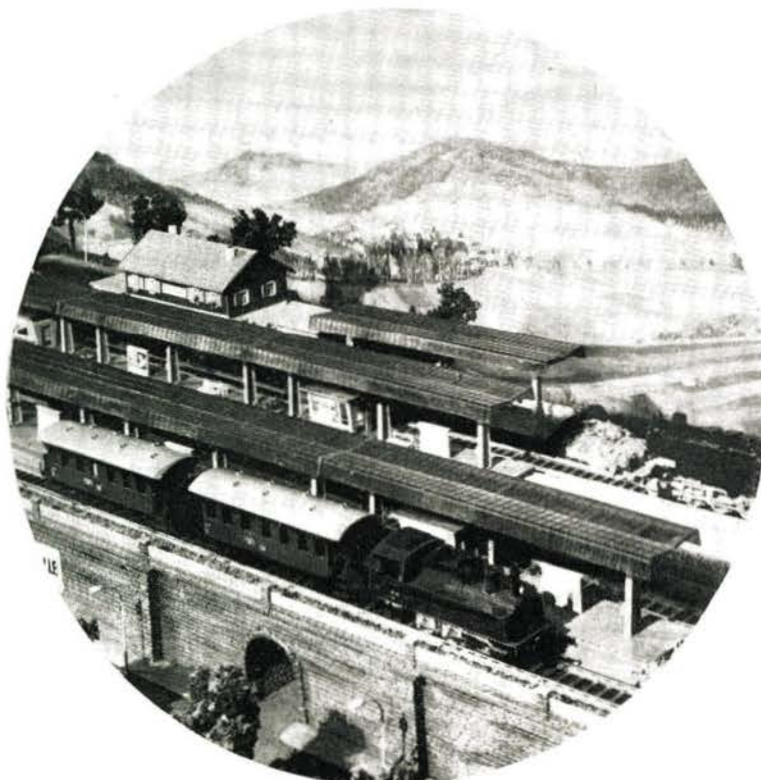
„Sachsenmeister" hilft ihnen

alle Modelleisenbahn-Anlagen
mit funktionssicheren Lichtsignalen
und formschönen Leuchten
auszugestalten

N
TT
H0

Verlangen Sie diese bei Ihrem Fachhandel! – Fordern Sie mit Postkarte unser Lieferprogramm!

„SACHSENMEISTER" METALLBAU – Kurt Müller KG, 9935 Markneukirchen (Sa.)





MODELLE

Qualitätsarbeit aus dem Erzgebirge

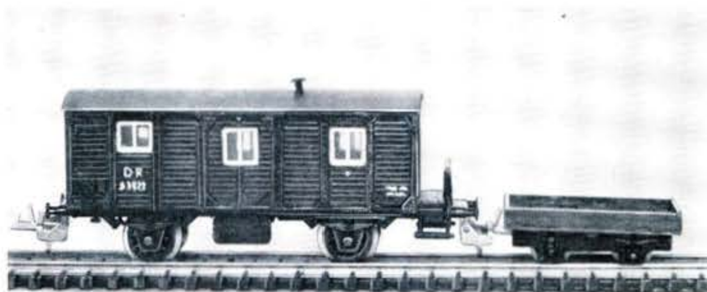
unkompliziert
vorbildgetreu
vollplastik

Ein komplettes Programm in H0-TT und N9mm

VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwarenwerke, 933 Olbernhau
Zur Leipziger Messe, Petershof, II. Stock, Stand 236

Bild 1 In der Nenngröße TT frisierte Herr Horst Thieme diesen Bauzugwohnwagen unter Verwendung verschiedener Teile von Zeuke-Güterwagen und OWO-Bauteilen. Der Arbeitswagen besteht aus einem Drehgestell des H0-Schmalspurwagens sowie imitierter Bohlenbeplankung aus Preßstoff.

Foto: Horst Thieme, Dresden



1

Bild 2 Dieses Eigenbaumodell der Baureihe 41 ist ein Versuchsmodell in der Nenngröße H0; es sollte ein spiritusbeheiztes Dampflokmodell werden; Kesseldurchmesser 18 mm, Feuerbüchse mit durchgehendem Flammrohr, Prüfdruck 3 kp/cm²; Füllschraube und Sicherheitsventil im hinteren Dampfdom; Zylinderblock aus Messing (Kolbendurchmesser 8 mm und Schieberdurchmesser 4 mm); doppelt wirkende Zylinder; der Abdampf wurde mittels Blasrohr durch den Schornstein abgeleitet.

Bau und Foto: Peter Bartecki, Naunhof



2

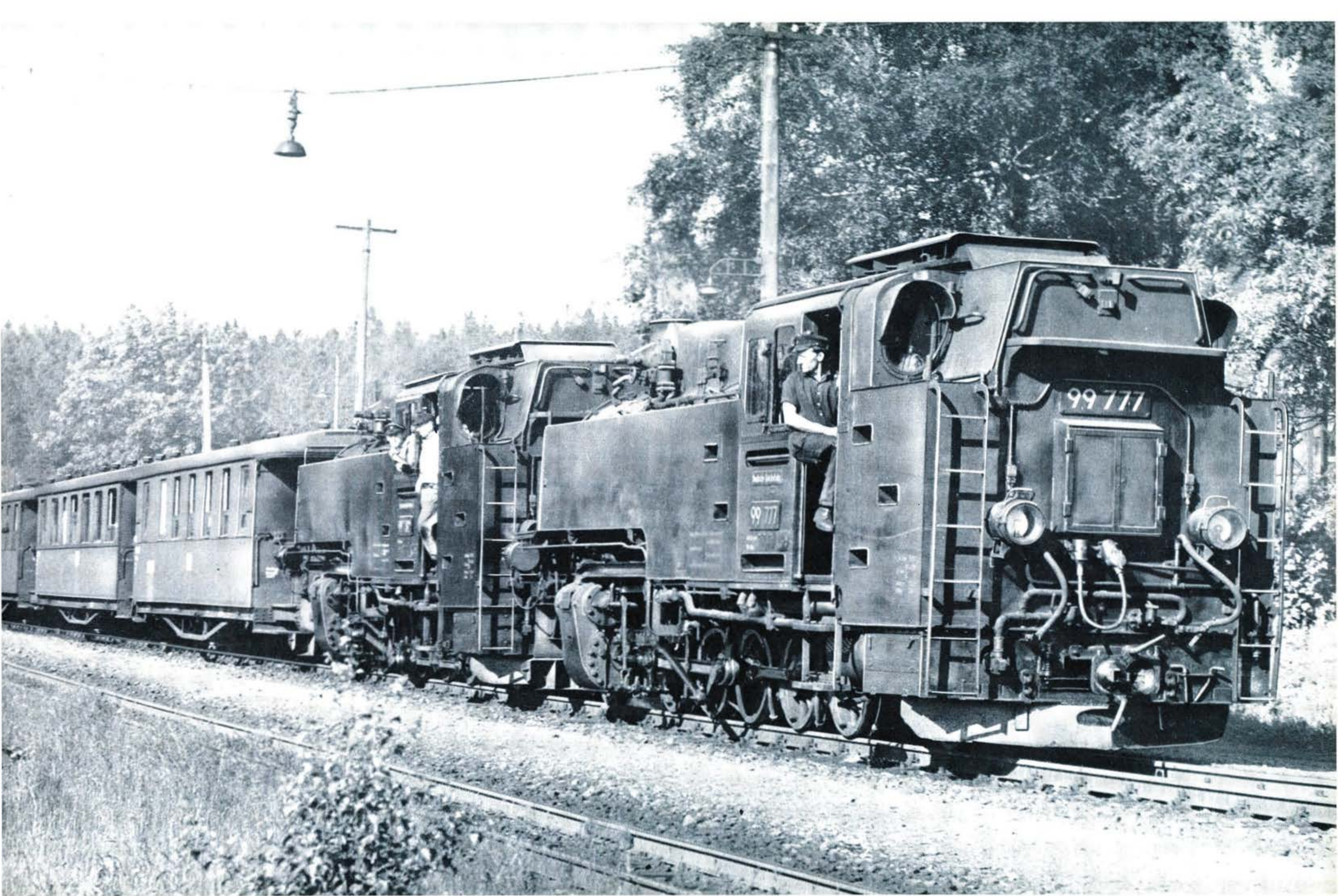
Selbst gebaut

Bild 3 „Gegenwärtig gehören 51 Trieb- und 80 Beiwagen zu meinem Fahrzeugbestand. Die Fahrzeuge sind im Maßstab von etwa 1 : 100 gebaut und fahren auf H0-Gleisen. Das entspricht ungefähr der Spurweite des Vorbildes. Verwendet wurden wegen des kleinen Maßstabes Radsätze der Schmalspurbahn, die auf H0 umgespurt worden sind. Gekuppelt werden die Fahrzeuge mit der in Leipzig üblichen Albert-Kupplung."

▼

Bau und Foto: Elmar Seifert, Eisleben




99 777
99 777